

El asunto relativo al paso a través del Great Belt (Finlandia v. Dinamarca)

Fernando Pardo

159

La presente reseña jurisprudencial centra su atención en la solicitud de medidas provisionales formulada a la Corte Internacional de Justicia de La Haya por el gobierno de la República de Finlandia con respecto al proyecto de construcción de un puente de alto nivel desarrollado por el Reino de Dinamarca sobre el estrecho conocido como *Great Belt*. Este trabajo ha sido realizado a partir de la información disponible de la Corte Internacional de Justicia.

1. Posición de la República de Finlandia

1.1. Materia de la disputa

El 10 de junio de 1987 el Parlamento danés —Danish Folketinget— aprobó el Acta N.º 380 relativa a la construcción de una conexión vial sobre el estrecho conocido como “Great Belt”. De acuerdo con la Nota Circular del 30 de junio de 1987, dirigida por el Ministerio de Asuntos Exteriores de Dinamarca a los jefes de Misión acreditados en dicho país, la referida conexión vial consistiría en un puente de alto nivel o en un túnel. En una Nota Circular posterior, fechada el 24 de octubre de 1989, el gobierno

danés señaló que el proyecto consistiría en la construcción de un puente con una altura de 65 metros sobre el nivel del mar. En este sentido, el puente proyectado sobre el canal principal cerrará al Mar Báltico del paso de embarcaciones de calado superiores a la referida altura.

Finlandia es un país con un litoral asentado en el Mar Báltico, y en tal sentido será perjudicado por el proyecto del puente. El desarrollo del proyecto impedirá el paso de maquinarias y embarcaciones perforadoras a través del Great Belt, entre el Báltico y el Mar del Norte. Las maquinarias y las embarcaciones perforadoras han sido construidas en Finlandia desde 1972. La mayor parte de ellas ha navegado con destino a sus campos de exploración o producción a través del Great Belt. Si los trabajos de construcción del puente fuesen ejecutados de acuerdo a lo planeado, ello determinaría el fin de la actividad comercial finlandesa en el campo de la producción de embarcaciones destinadas a los propósitos antes aludidos. Por tanto, las perspectivas de la industria finlandesa de construcción de embarcaciones se encuentran seriamente amenazadas.

160 Finlandia manifestó sus preocupaciones a las autoridades de Dinamarca antes de que este país decidiera dejar de lado su proyecto del túnel. Tales preocupaciones se hicieron explícitas en una comunicación de la embajada de Finlandia del 18 de julio de 1989 dirigida al Consejo Danés de Navegación. En una respuesta del Ministerio de Asuntos Exteriores de Dinamarca de fecha 29 de agosto de 1989, este señaló que las maquinarias y embarcaciones perforadoras superiores a los 65 metros de altura no podrían pasar a través del Great Belt luego de que el puente fuera construido. Los contactos entre las autoridades de ambos países culminaron en febrero de 1991 a través de un intercambio de comunicaciones entre el Primer Ministro de Finlandia, Mr. Harri Holkeri y el Primer Ministro de Dinamarca, Mr. Poul Schlüter, quien señaló que no existía posibilidad de modificar el proyecto.

Finlandia sostiene que el Derecho Internacional garantiza el libre tránsito de embarcaciones, incluido el paso de maquinarias y embarcaciones perforadoras a través del Great Belt, y que no existe justificación basada en el Derecho Internacional para limitar unilateralmente el ejercicio de tal derecho. Dinamarca tiene el derecho soberano de construir la mencionada conexión para efectos de unir a dos de sus islas; no obstante, esta operación deberá realizarse de tal forma que se garantice de manera permanente el derecho de libre tránsito a través de sus estrechos. Finlandia considera que existen varias posibles soluciones técnicas para la construcción de una conexión sobre el Great Belt que satisfaga las necesidades de Dinamarca y resguarde los derechos e intereses de Finlandia.

Por parte de Dinamarca, se ha afirmado que todas las embarcaciones gozan del derecho de libre tránsito a través del Great Belt. No obstante, ha sido también señalado que el derecho no se extiende a las embarcaciones para la exploración petrolífera producidas en Finlandia; el derecho se extiende únicamente a las "embarcaciones existentes", mas no a las embarcaciones que sean producidas o naveguen en el Mar Báltico en el futuro.

Ante tales circunstancias, frente a la posibilidad de un *fait accompli*, Finlandia no tiene otra salida que someter la disputa con Dinamarca a la Corte Internacional de Justicia.

1.2. Jurisdicción

Teniendo en consideración el artículo 36 (2) del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia,¹ Dinamarca formuló una declaración de aceptación de dicha jurisdicción internacional el 10 de diciembre de 1956. Una declaración con similar contenido fue formulada por Finlandia el 25 de junio de 1958. En virtud de dichas declaraciones, la jurisdicción de la Corte ha sido establecida.

La base para la jurisdicción de la Corte se deriva también del Protocolo Opcional de Firma concerniente al Arreglo Obligatorio de Controversias de Ginebra del 29 de abril de 1958, que entró en vigor el 30 de setiembre de 1962. El Protocolo fue firmado definitivamente por Finlandia el 27 de octubre de 1957 y ratificado por Dinamarca el 26 de setiembre de 1968.

1.3. Presentación de los hechos

El Great Belt es uno de los tres estrechos daneses —Little Belt, Great Belt y Sound— y constituye el único ingreso entre el Mar Báltico y el Mar del Norte. A diferencia de la mayoría de los otros Estados Bálticos, Finlandia posee solamente costas en el Báltico. En consecuencia, para Finlandia, los estrechos daneses constituyen el único vínculo que la conecta con locaciones fuera del Báltico. El comercio finlandés y su industria son, en este sentido, particularmente dependientes de las condiciones de tránsito en y a través de los estrechos daneses.

El Great Belt está situado entre las islas danesas de Fyn-Langeland en el oeste y Sjaeland-Lolland al este. Su extensión total es de 60 kilómetros. La anchura del Great Belt varía entre 18,5 y 28,2 kilómetros. Se encuentra dividido por las islas Sprogø en dos canales, el Canal Oeste entre Nyborg (Fyn) y Sprogø, y el Canal Este entre Sprogø y Halsskov. La ruta navegable en el Canal Oeste es de unos 3,3 kilómetros de ancho y en el Canal Este, de 1,7 kilómetros. En su parte más estrecha, ambos canales se cruzan a través del mar territorial de Dinamarca.

¹ Artículo 36 (2).- “Los Estados Partes en el presente Estatuto podrán declarar en cualquier momento que reconocen como obligatoria ipso facto y sin convenio especial, respecto a cualquier otro Estado que acepte la misma obligación, la jurisdicción de la Corte en todas las controversias de orden jurídico que versen sobre: a. la interpretación de un tratado; cualquier cuestión de Derecho Internacional; la existencia de todo hecho que, si fuere establecido, constituiría violación de una obligación internacional; la naturaleza o extensión de la reparación que ha de hacerse por el quebrantamiento de una obligación internacional”.

De los tres estrechos antes mencionados, el Great Belt es el más ancho y profundo y, por tanto, es usado por embarcaciones de gran calado. Con el objeto de garantizar la seguridad de la navegación de grandes embarcaciones que transitan a través de aguas danesas y de reducir el riesgo de contaminación resultante de accidentes de buques tanque, el gobierno danés ha establecido una ruta de tránsito principal —conocida como la ruta T— a través del Great Belt. Con una profundidad mínima de 17 metros, esta ruta es considerada como de aguas profundas. Ello constituye una ventaja, pues la profundidad del Sound —la principal vía de tránsito alternativa— es menor a los ocho metros. En virtud de que el calado de algunas de las naves, incluidas maquinarias y embarcaciones perforadoras, alcanza los 15 metros, el Great Belt ha constituido la única vía de tránsito susceptible de ser usada para la comunicación hacia o desde el Báltico. La importancia del Great Belt es mayor por el proyecto existente entre Suecia y Dinamarca para cerrar también el Sound, construyendo un puente a través de él.

Existe regularmente un tránsito muy intenso a través del Great Belt. Así, en los últimos años, lo han atravesado aproximadamente 20 000 embarcaciones sobre los 50 GRT. El Puente Este evitará permanentemente el tránsito de embarcaciones de gran calado con una altura superior a los 65 metros entre el Báltico y el Mar del Norte. Si el puente proyectado sobre el Sound es concluido de acuerdo a lo planeado, entonces, la altura máxima de las embarcaciones que navegan hacia o desde el Báltico será de 65 metros.

162

Desde 1972, la empresa finlandesa Rauma-Repola Offshore Oy ha construido 23 maquinarias de exploración y embarcaciones perforadoras, así como otros equipos y estructuras para uso en industrias costeras. Todas ellas han sido entregadas en Finlandia para su uso fuera del Báltico y algunas de ellas han retornado ocasionalmente a dicho mar para su modificación o mantenimiento. El canal de aguas profundas del Great Belt ha sido el único paso disponible para muchas de ellas. La empresa continúa compitiendo en el mercado internacional ofreciendo nuevas embarcaciones costeras cuyo calado supone únicamente la navegación a través del Great Belt. Dicha empresa espera construir entre 10 y 20 nuevas embarcaciones costeras en la década de los noventa.

Rauma-Repola Offshore Oy produce tres tipos de embarcaciones costeras con dimensiones que exceden a aquellas proyectadas por el puente del Canal Este. Así, sus embarcaciones perforadoras son naves comunes con torres de perforación y maquinarias. Las embarcaciones perforadoras entregadas han tenido una altura de 80,3 metros y un calado de tránsito de 7,3 metros. Sus maquinarias semi-sumergibles tienen torres de perforación con alturas de 80 a 112 metros y un calado de tránsito que alcanza los 15 metros. Finalmente, se encuentran las maquinarias *jack-up*, que alcanzan una altura cercana a los 150 metros. La empresa ha ofrecido recientemente *jack-ups* de 170 metros de alto. Los *jack-ups* son transportados por embarcaciones de carga pesada con un calado de tránsito superior a los 10 metros. Asimismo, las naves más grandes de pasajeros han alcanzado una altura de 65 metros. La tendencia de la industria de

construcción de embarcaciones está dirigida a cruceros y embarcaciones aun más grandes. Si el puente es construido conforme a los planes, los astilleros finlandeses no gozarán de las mismas oportunidades para participar en el desarrollo de unidades mayores de embarcaciones como las naciones rivales del Mar del Norte y el Mediterráneo.

Las embarcaciones perforadoras y maquinarias producidas por Rauma-Repola Offshore Oy son construidas en los astilleros. La competitividad de la empresa se basa en que todo el trabajo de construcción puede ser realizado en el astillero equipado para tal propósito. Se ha estimado que la culminación de la construcción luego de que la embarcación hubiese atravesado el Great Belt, en el Mar del Norte, implicaría un costo adicional de 7,5 a 13,75 millones de dólares, además de la extensión del tiempo de entrega. Esto destruirá la competitividad de la empresa en el mercado internacional.

1.4. El derecho

El Great Belt es un estrecho utilizado para la navegación internacional. La anchura del mar territorial danés en el Great Belt es de 3 millas. En su parte más angosta, los Canales Este y Oeste se cruzan completamente a través del mar territorial de Dinamarca. Resulta, entonces, imposible pasar a través del Great Belt sin pasar a través del mar territorial de Dinamarca. Sin embargo, es claro que los estrechos daneses son utilizados para la navegación internacional entre dos partes de la alta mar, tal como lo definió la Corte Internacional de Justicia en el Asunto del Canal de Corfú. Esta es también la posición de Dinamarca, como se desprende, por ejemplo, de la Ordenanza N.º 437 (1985) relativa a la delimitación del mar territorial.

163

El régimen de libre tránsito a través del Great Belt es regulado por dos instrumentos internacionales: el Tratado de Copenhague de 1857 sobre la Abolición de los Derechos de Sound y la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua. Debe tenerse también en cuenta el derecho consuetudinario relativo al libre tránsito a través de estrechos internacionales y, en tanto sea aplicable, el régimen de libre tránsito previsto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Cada uno de estos instrumentos prevé el libre tránsito a través del Great Belt. El tema del derecho al libre tránsito no ha sido rechazado por el gobierno de Dinamarca; por el contrario, en sus Notas de 1987 y 1989, así como en su correspondencia con el gobierno de Finlandia, Dinamarca ha mantenido consistentemente la posición de que el libre tránsito a través del Great Belt existe, y de que continuará existiendo incluso después de la construcción del puente del Canal Este.

El libre tránsito a través del Great Belt se extiende a embarcaciones perforadoras, maquinarias y embarcaciones futuras. Finlandia entiende la posición de Dinamarca en el sentido de que, pese a que el tránsito a través del Great Belt es regulado por el

derecho de libre tránsito, este no se extiende a todas las clases de embarcaciones producidas en Finlandia. No obstante, dicha posición no es sostenible. Resulta obvio que el derecho de libre tránsito se aplica a las embarcaciones perforadoras y a las embarcaciones que llevan *jack-ups* en la cubierta. El derecho de libre tránsito debe ser igualmente aplicable a aparejos semi sumergibles que tienen sus propios medios de propulsión y que son remolcados únicamente para acelerar su tránsito. Estos ingresan al Great Belt con propósitos de tránsito marítimo regular. Algunas convenciones los consideran embarcaciones. Muchos registros nacionales de embarcaciones, incluyendo los de Dinamarca y Finlandia, contienen a los aparejos de perforación. Ciertamente, si las reglas de navegación regulares no les fuesen aplicables, resultaría difícil entender cómo podrían navegar.

El derecho de libre tránsito deberá aplicarse también a todos los cruceros, ferries, etc., y embarcaciones futuras superiores a los 65 metros. En cualquier lugar, las embarcaciones más grandes han alcanzado ya los 65 metros de altura. Durante los últimos veinte años, ha existido una tendencia consistente encaminada a la construcción de embarcaciones grandes. Pese a que resulta claro que el derecho de libre tránsito no debe ser asumido como extensivo a cualquier embarcación imaginable, es también claro que la limitación del derecho a las embarcaciones existentes constituye una restricción arbitraria. El criterio relevante para considerar tanto los intereses de las naciones constructoras de embarcaciones como los de los Estados de estrechos, será únicamente el del pronóstico razonable.

164

1.5. El reclamo de Finlandia

Finlandia señala que no existe una base en el Derecho Internacional para la exclusión unilateral por parte de Dinamarca, del tránsito entre el Mar Báltico y el Mar del Norte de embarcaciones perforadoras y maquinarias u otras embarcaciones existentes o que pueden existir con una altura de 65 metros o más hacia o desde astilleros o puertos finlandeses. Tal exclusión viola los derechos de Finlandia con respecto al libre tránsito a través del Great Belt tal como este ha sido establecido en las convenciones pertinentes y en el derecho consuetudinario. El derecho de libre tránsito pertenece a todos los Estados pero con más razón a Finlandia para quien constituye la única garantía legal para la comunicación marítima continua entre sus costas y los demás océanos del mundo.

Finlandia no afirma que el Derecho Internacional prohíba a Dinamarca ejercer su derecho a construir una conexión de tránsito sobre el Great Belt para unir dos partes de su territorio. Dinamarca tiene todo el derecho, como soberano del territorio, a adoptar medidas para mejorar sus conexiones de tránsito, tanto internas como internacionales. No obstante, el derecho que corresponde a Dinamarca para adoptar las referidas medidas está limitado por los derechos e intereses establecidos para todos los Estados, y para Finlandia en particular, en el mantenimiento de un régimen legal de libre tránsito

a través de los estrechos daneses. Al rehusar ingresar en negociaciones con Finlandia acerca de las posibilidades de encontrar una solución que se acomode y satisfaga los derechos legalmente protegidos y los intereses de ambos Estados, y al insistir en que el puente proyectado será concluido sin modificación, Dinamarca ha escogido un modo de acción unilateral que ignora los derechos legalmente protegidos de otros Estados, y de Finlandia en particular.

La Carta de las Naciones Unidas, la costumbre internacional así como los tratados bilaterales y multilaterales que comprometen a Dinamarca y Finlandia, obligan a dichos Estados a negociar de buena fe y dentro de un espíritu de cooperación para el arreglo de sus disputas. Finlandia tiene el deseo de negociar con Dinamarca para efectos de conciliar los intereses en conflicto sin desatender los derechos de las Partes, de acuerdo al Derecho Internacional. Esto puede ser realizado teniendo en cuenta las tecnologías disponibles, las medidas económicas posibles para compensar las modificaciones que cualquier parte realice a sus actividades regulares o planes futuros, así como acuerdos legales conjuntos para la salvaguarda de los derechos de ambos Estados.

El gobierno de Finlandia solicita a la Corte juzgar y declarar:

- a) que existe un derecho de libre tránsito a través del Great Belt que se aplica a todas las embarcaciones que ingresen y abandonen los puertos y astilleros de Finlandia;
- b) que dicho derecho se extiende a embarcaciones perforadoras, maquinarias y embarcaciones razonablemente previsibles;
- c) que la construcción de un puente fijo sobre el Great Belt tal como ha sido proyectado por Dinamarca sería incompatible con el derecho de tránsito antes mencionado; y
- d) que Dinamarca y Finlandia deben entrar en negociaciones, de buena fe, acerca de las formas en que el derecho de libre tránsito será garantizado.

165

1.6. Solicitud de Finlandia relativa a medidas provisionales

El 22 de mayo de 1991 el gobierno de Finlandia solicitó a la Corte, de conformidad con el artículo 41 de su Estatuto² y con el artículo 73 de las Reglas de la Corte,³ la adopción de medidas provisionales de protección a sus derechos, pendientes de decisión definitiva en el proceso.

² Artículo 41.- “1. La Corte tendrá facultad para indicar, si considera que las circunstancias así lo exigen, las medidas provisionales que deban tomarse para resguardar los derechos de cada una de las partes. 2. Mientras se pronuncia el fallo, se notificarán inmediatamente a las partes y al Consejo de Seguridad las medidas indicadas”.

³ Article 73.- “1. A written request for the indication of provisional measures may be made by a party at any time during the course of the proceedings in the case in connection with which the request is made. 2. The request shall specify the reasons therefor, the possible consequences if it

Los derechos a ser preservados son aquellos relativos al tránsito continuo de embarcaciones, incluyendo embarcaciones perforadoras y maquinarias dirigidas hacia o desde puertos o astilleros de Finlandia a través del estrecho del Great Belt entre el Mar Báltico y el Mar del Norte.

De acuerdo a la Ley danesa N.º 380 de 10 de junio de 1987, sobre el Great Belt sería construida una conexión fija de tránsito. El gobierno danés ha decidido que la conexión de tránsito en el canal de navegación principal en el Great Belt —el Canal Este— consistiría en un puente de suspensión fija que permitirá el libre tránsito a embarcaciones de hasta 65 metros de alto. En los intercambios diplomáticos entre los gobiernos de Finlandia y Dinamarca ha resultado evidente que no existe intención de construir el puente de tal manera que las embarcaciones de más de 65 metros de alto puedan también pasar debajo de él.

La exclusión unilateral que hace Dinamarca de embarcaciones de más de 65 metros de alto, incluyendo embarcaciones perforadoras y maquinarias, del goce del derecho de libre tránsito a través del Great Belt, constituye el objeto de la solicitud de medidas provisionales a la Corte.

166

Las autoridades danesas han informado al gobierno de Finlandia que no consideran que existan razones para entrar en negociaciones para la salvaguarda del tránsito hacia y desde puertos y astilleros de Finlandia por embarcaciones que excedan en el futuro los 65 metros. Más aun, los trabajos de construcción del puente del Canal Este perjudicarían el resultado de la disputa sometida ante la Corte. El objeto de la petición a la Corte se refiere precisamente al derecho de tránsito que será negado con la culminación de la construcción del puente. En particular, la continuación de la construcción del puente perjudica el resultado de la negociación que se desea alcanzar.

2. Posición del Reino de Dinamarca en torno a la solicitud de Finlandia sobre medidas provisionales

Finlandia ha solicitado a la Corte ordenar medidas provisionales que resguarden sus derechos e intereses. En tal sentido, Dinamarca deberá, en tanto se mantenga pendiente la decisión de la Corte acerca de los méritos del caso, abstenerse de continuar o proceder con la construcción del puente sobre el Canal Este del Great Belt; esto, en virtud de que dicho proyecto impediría el paso de embarcaciones, incluidas embarcaciones perforadoras y maquinarias, hacia o desde puertos y astilleros finlandeses. Dinamarca deberá, además, abstenerse de cualquier otra acción que pudiese perjudicar el resultado del proceso.

is not granted, and the measures requested. A certified copy shall forthwith be transmitted by the Registrar to the other party”.

2.1. La geografía y política de transporte de Dinamarca

Dinamarca se compone de la península de Jutlandia, las dos principales islas Zealand y Funen, y un número adicional de pequeñas islas. Desde 1935, Jutlandia y Funen han estado unidas por un puente a través del Little Belt. En 1970 fue abierto un segundo puente.

El Great Belt es un estrecho entre Zealand y Funen. En medio del Great Belt se encuentra la pequeña isla de Sprogø. Esta isla divide el estrecho del Great Belt en dos canales, el Canal Oeste entre Funen y Sprogø, y el Canal Este entre Sprogø y Zealand. El área de la construcción de la conexión a través del Great Belt se encuentra dentro del mar territorial de Dinamarca.

El establecimiento de una conexión a través del Great Belt ha sido considerada por un largo período de tiempo como de gran interés nacional.

2.2. El proyecto del Great Belt

El referido proyecto se inició en 1948 con el establecimiento de una Comisión de Gobierno encargada de estudiar las posibilidades de construcción de un puente a través del Great Belt. El Informe final de la comisión, publicado en 1960, recomendó la construcción de un puente de alto nivel.

167

En 1961, el Parlamento danés autorizó evaluar la construcción de un puente a través del Great Belt. Como resultado del estudio, el Parlamento entregó el Acta N.º 414 de 13 de junio de 1973. A partir de lo establecido en el Acta N.º 414, el trabajo fue iniciado. No obstante, el 3 de octubre de 1978 el Primer Ministro danés anunció al parlamento de ese país que, debido a consideraciones financieras, el gobierno había decidido posponer la implementación del proyecto del Great Belt. En 1983 se iniciaron nuevas evaluaciones de las posibilidades técnicas y económicas para la implementación del proyecto. En 1986 se anunció que el gobierno de Dinamarca y el Partido Social Demócrata, el mayor partido político de Dinamarca, acordaron el establecimiento de una conexión a través del Great Belt. Así, el Parlamento danés dio el Acta N.º 380 de 10 de junio de 1987 sobre la construcción de una conexión a través del Great Belt.

El 16 de junio de 1989 el Ministerio de Transportes, basándose principalmente en un Informe de Det Norske Veritas, una renombrada agencia de clasificación internacional, decidió que el Puente Este tuviese una altura de 65 metros. Dicha altura respondió a las inquietudes manifestadas por la Unión Soviética en 1978, en el sentido de que el puente debía alcanzar esa altura. Por Nota Circular de 24 de octubre de 1989 del Ministerio de Asuntos Exteriores de Dinamarca, los jefes de misión acreditados en dicho país fueron advertidos de la decisión relativa al proyecto del Great Belt.

2.3. Consultas entre representantes daneses y finlandeses

En su solicitud a la Corte, el gobierno de Finlandia informó que las maquinarias perforadoras de ese país fueron transportadas a través del Great Belt desde 1972. Sin embargo, Finlandia fue informada directamente del proyecto del Great Belt por Notas Circulares en 1977 y 1987. Otros Estados Bálticos reaccionaron a dichas Notas pero ninguna reacción fue recibida por parte de Finlandia.

No fue sino hasta el 18 de julio de 1989 que Finlandia reaccionó a través de una carta del Departamento Comercial de la embajada de ese país en Copenhague, dirigida a la Autoridad Marítima Danesa. La carta señalaba que, de acuerdo a información disponible, los grandes transportes finlandeses, y entre estos las plataformas perforadoras de 150 metros de altura, serían obstruidas por el nuevo puente. Si tal fuere el caso, señaló Finlandia, requería entonces contar con información en torno a posibles rutas alternas. La carta fue respondida por el Ministerio danés de Asuntos Exteriores el 29 de agosto de 1989, confirmando que el paso bajo el puente no sería posible para aquellas estructuras de 150 metros de altura. El Ministerio danés de Asuntos Exteriores señaló que dichas estructuras podrían pasar a través del Sound en el entendido de que su calado no excediese los 8 metros. Más aun, se sugirió que las maquinarias fueran transportadas parcialmente desmanteladas para permitir el paso bajo el puente del Great Belt.

168

El 24 de octubre de 1989 el Ministerio danés de Asuntos Exteriores envió otra Nota Circular advirtiendo a los Estados acerca de la decisión de construir un puente de alto nivel sobre el Canal Este. En el período entre julio de 1989 y mayo de 1990, las autoridades danesas no recibieron otra reacción de Finlandia. No fue sino hasta mayo de 1990 que Finlandia solicitó conversaciones informales para discutir aspectos de Derecho Internacional relativos al paso de plataformas perforadoras a través del Great Belt. Desde la perspectiva danesa se señaló que la conexión estaba en consonancia con el Derecho Internacional, pues permitiría a las embarcaciones de todas las naciones que hubiesen utilizado el Great Belt pasar bajo el puente de 65 metros de altura.

El 19 de junio de 1990 la embajada de Finlandia envió una Nota al Ministerio danés de Asuntos Exteriores, en la que insistía que el puente impediría el transporte de ciertas unidades a través del Great Belt. Finlandia solicitó a Dinamarca iniciar negociaciones para asegurar el libre paso de las unidades costeras de ese país antes de que se decidiese con carácter definitivo el proyecto del puente.

En los meses siguientes se realizaron reuniones y se intercambiaron Notas entre los dos Estados. Dinamarca señaló que la solución práctica al problema consistiría en completar el ensamblaje de las maquinarias luego de que el puente fuese atravesado. La delegación finlandesa rechazó esta solución en tanto que mediante ella se privaría al astillero finlandés Rauma-Repola Offshore Oy de su competitividad. Se debe anotar que la delegación finlandesa nunca sugirió soluciones técnicas para resolver el problema.

Manteniendo su posición de que la conexión estaba conforme a las normas del Derecho Internacional, Dinamarca emprendió una investigación a solicitud de Finlandia, en el sentido de contemplar la posibilidad de incluir un paso en el Puente Oeste. Sin embargo, la conclusión fue que no sería posible modificar el Puente Oeste, tal como fue solicitado por Finlandia. Los puntos de vista daneses fueron resumidos en la comunicación del 20 de febrero de 1991 por el Primer Ministro danés a su contraparte finlandesa.

2.4. La ruta a través del Sound

En su primera reacción ante las autoridades danesas relativa al paso de grandes transportes costeros a través del Great Belt, Finlandia solicitó información acerca de posibles rutas a través de los estrechos daneses. En su respuesta, Dinamarca señaló que el Sound podría ser utilizado como ruta alterna.

Al respecto se debe señalar que el Sound es un estrecho relativamente angosto que separa Suecia de Dinamarca. La ruta de navegación más profunda a través del Sound pasa entre las islas danesas de Amager y Saltholm, un paso conocido como Drogden. Drogden es la parte menos profunda de la ruta de navegación a través del Sound con una profundidad mínima de 7,7 metros y una anchura de 290 metros.

Esta profundidad mínima en Drogden habría permitido el transporte a través del Sound de todas las embarcaciones perforadoras y casi todas las maquinarias construidas por el astillero finlandés Rauma-Repola Offshore Oy. Estos transportes podrían haber pasado a través del Sound sin modificaciones o alteraciones técnicas de maquinarias petroleras o embarcaciones perforadoras.

169

El 23 de marzo de 1991 los gobiernos de Dinamarca y Suecia acordaron en principio el establecimiento de una conexión a través del Sound. En junio de 1991, el proyecto fue aprobado formalmente por el Parlamento sueco. Debe señalarse que este proyecto no ha sido aún aprobado por el Parlamento danés.

El proyecto prevé que la profundidad oficial de Drogden permanecerá en los 7,7 metros. Debe resaltarse, entonces, que una eventual conexión a través del Sound no afectaría el paso a través de Drogden.

2.5. Las unidades perforadoras móviles costeras de Finlandia

De la demanda de Finlandia y de su solicitud de indicación de medidas provisionales, podría inferirse que el Great Belt es el único curso de agua disponible a favor de las unidades perforadoras costeras de Finlandia para el paso hacia o desde el Báltico. Sin embargo, esto no es correcto, dado que todas las embarcaciones perforadoras construidas en Finlandia y todos los *jack-ups* construidos también en ese país pueden ser remolcados a través del Sound. Al respecto, todas las embarcaciones perforadoras

y los *jack-ups* construidos por Rauma-Repola Offshore Oy tienen calados considerablemente menores a los 7,7 metros.

Adicionalmente, el Puente Este del Great Belt no limitará el paso de embarcaciones perforadoras o *jack-ups* hacia o desde el Báltico, dado que estas unidades pueden ser transportadas a través del Sound sin modificar técnicamente su diseño. Las pocas unidades perforadoras semi sumergibles que debido a su calado no serían capaces de pasar a través del Sound, deberían usar el Great Belt. Para estas unidades, el paso bajo el Puente Este, con su altura de 65 metros, requeriría meramente que parte de su torre perforadora fuese dejada sin ensamblar hasta luego del paso bajo el puente. El posterior ensamblaje es una operación relativamente simple y bastante común en estas unidades.

2.6. Aspectos legales

170

La jurisdicción de la Corte no se encuentra en disputa, en tanto Dinamarca y Finlandia la han aceptado en virtud del artículo 36 de su Estatuto. Dinamarca concentra entonces sus observaciones, en primer lugar, en la cuestión relativa al derecho de paso alegado por Finlandia a favor de sus maquinarias, embarcaciones perforadoras y embarcaciones razonablemente previsibles; en segundo lugar, concentra también sus observaciones en las cuestiones relativas a los conceptos de “perjuicio irreparable” y “urgencia” que ameritarían una orden de la Corte sobre medidas provisionales; y, en tercer lugar, respecto a la condición de que las circunstancias del caso requieren las medidas provisionales antes aludidas.

Finlandia expresa que goza de un derecho absoluto e incondicional de paso a través de los estrechos daneses para ciertas instalaciones y estructuras industriales de hasta 170 metros de altura, diseñadas para la exploración y explotación de recursos naturales de la plataforma continental o el subsuelo del alta mar. La pregunta que surge es ¿cuándo, por erigir una torre en una plataforma de una embarcación o por construir unidades industriales flotantes de extraordinaria altura, Finlandia podría demandar una alteración fundamental del proyecto actual del Great Belt basado en una altura de 65 metros? Esta altura no ha contado con objeciones de otros Estados y ha sido aplicada en estrechos internacionales similares tales como el Bósforo y diversos estrechos japoneses.

Una primera observación por parte de Dinamarca consiste en que Finlandia no solo invoca un derecho absoluto e incondicional, sino también un derecho elástico y flexible, referido no solo a las embarcaciones perforadoras y maquinarias, sino también a las embarcaciones que pudiesen construirse con mayor altura en el futuro. Tal pretensión, si fuese aceptada por la Corte, otorgaría a Finlandia un derecho de veto permanente sobre cualquier instalación o puente que Dinamarca pudiese considerar necesario construir en su territorio y a través de sus aguas territoriales.

Obviamente, a criterio de Dinamarca no podría existir un derecho tan absoluto y elástico. La Corte se encuentra entonces ante un conflicto entre dos derechos, ninguno de los cuales puede ser absoluto: el derecho de paso a través de estrechos daneses para las embarcaciones mercantes de todos los Estados y el derecho de Dinamarca de construir un puente que establecerá una necesaria comunicación entre dos islas altamente pobladas de su territorio.

No obstante, la disputa no se asimila al conflicto tradicional sobre estrechos internacionales entre el Estado territorial y la comunidad internacional en su conjunto, interesada en la libertad de navegación a través de los mismos en favor del comercio mundial. Así, la comunidad internacional en su conjunto, a través de su silencio con respecto a la notificación de Dinamarca, ha mostrado estar satisfecha con que el puente no interferirá con el derecho de paso de sus embarcaciones. El único Estado que ha cuestionado el proyecto ha sido Finlandia.

Como en toda situación de conflicto surgida de la colisión de dos derechos que se alegan, la solución deberá ser encontrada a partir de la comparación de los reclamos y la determinación de cuál de estos es el más razonable. En este caso, la muestra de razonabilidad es que la comunidad internacional ha aceptado el proyecto del puente.

Otra muestra de razonabilidad resulta de la comparación de los posibles efectos perjudiciales para los dos Estados y poblaciones involucradas en la controversia. De la solicitud de Finlandia se deriva que desde 1972, es decir, hace 18 años, la empresa ha construido 23 embarcaciones perforadoras, semi sumergibles y *jack-ups*. Sin contar los años iniciales, el resultado ha sido de una unidad perforadora al año. En opinión del gobierno de Dinamarca, los posibles efectos sociales perjudiciales en Finlandia, en caso los hubiere, serían limitados. Por otro lado, las repercusiones sociales para la población y la sociedad danesas que resultarían de la cancelación o suspensión del proyecto del Great Belt serían enormes. En efecto, el Great Belt constituirá una importante vía entre diferentes partes de Dinamarca. Así, se reducirá en más de una hora en cada dirección el tiempo de transporte entre las dos partes de Dinamarca. Esto significa que el transporte de bienes y los viajes de negocios podrán darse en períodos más cortos de tiempo. Ello implicará como consecuencia enormes ahorros a la economía danesa.

El gobierno de Finlandia ha señalado también en su solicitud a la Corte que el régimen de paso a través de los estrechos daneses se encuentra regulado en tres instrumentos internacionales: el Tratado de Copenhague de 1857 sobre abolición de derechos en el Sound; la Convención de Ginebra de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua; y el régimen de paso establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. Sin embargo, se debe observar que el régimen de paso de la Parte III de la Convención del Mar de 1982 no es aplicable a los estrechos daneses en virtud de que estos tienen su propio régimen convencional.

En efecto, en la UNCLOS III, Dinamarca y Finlandia patrocinaron una propuesta que exceptuaba del régimen de paso a los estrechos de menos de seis millas de ancho entre sus líneas de base, tal como lo son, precisamente, los estrechos daneses. Las negociaciones resultaron en una cláusula general de excepción contenida en el artículo 35 de la Parte III de la Convención bajo el título de “Ámbito de aplicación de esta Parte”,⁴ que señala que lo prescrito en dicha sección de la Convención no afectará el régimen jurídico en los estrechos en los que el paso fuese regulado en todo o en parte por antiguas convenciones internacionales en vigor, específicamente referidas a tales estrechos.

Por otro lado, la Convención de 1958 es relevante en tanto Finlandia y Dinamarca la han ratificado. No obstante, dicha Convención solo contiene una disposición relativa a estrechos; ésta es el artículo 16 (4).⁵ La referida disposición prohíbe la suspensión del derecho de paso inocente en los estrechos utilizados para la navegación internacional. Esta prohibición, aceptada por Dinamarca e integrante del derecho consuetudinario, no es relevante en la presente disputa. Salvo esta excepción, la Convención de 1958 no guarda relación directa con el paso a través de estrechos.

172 Sin embargo, como resultado de lo establecido en el artículo 35 (c) de la Convención del Mar de 1982, los estrechos daneses están regulados por dos tratados de larga data. Estos son el Tratado para la Abolición de los Derechos del Sound de 14 de marzo de 1857 entre Dinamarca, de un lado, y, del otro, Austria, Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Hanover, Hansa Towns, Mecklenburg-Schwerin, Países Bajos, Oldenburg, Prusia, Rusia y Suecia/Noruega, y el tratado suscrito entre Dinamarca y Estados Unidos el 11 de abril de 1857.

Resulta claro observar que Finlandia no es parte de estos tratados. Sin embargo, dicho país puede invocar el derecho de paso reconocido por los tratados de 1857 como tercer Estado beneficiario, de conformidad con el artículo 36 de la Convención de Viena de 1969 sobre el Derecho de los Tratados.⁶ Sin embargo, como tercer Estado

⁴ Artículo 35.- “Ámbito de aplicación de esta Parte. Ninguna de las disposiciones de esta Parte afectará a: a) Área alguna de las aguas interiores situadas dentro de un estrecho, excepto cuando el trazado de una línea de base recta de conformidad con el método establecido en el artículo 7 produzca el efecto de encerrar como aguas interiores aguas que anteriormente no se consideraban tales; b) La condición jurídica de zona económica exclusiva o de alta mar de las aguas situadas más allá del mar territorial de los Estados ribereños de un estrecho; o c) El régimen jurídico de los estrechos en los cuales el paso esté regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de larga data y aún vigentes que se refieran específicamente a tales estrechos”.

⁵ Artículo 16.- “4. El paso inocente de buques extranjeros no puede ser suspendido en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional entre una parte de la alta mar y otra parte de la alta mar, o en el mar territorial de un Estado extranjero”.

⁶ Artículo 36.- “Tratados en que se prevén derechos para terceros Estados. 1. Una disposición de un tratado dará origen a un derecho para un tercer Estado si con ella las partes en el tratado

beneficiario, Finlandia no puede alegar ni ejercer derechos adicionales o más amplios que aquellos de que gozan las partes del tratado. Las Partes de los tratados de 1857 han reconocido la altura de 65 metros como suficientes para el ejercicio de su derecho de paso a través del mar territorial danés. Finlandia, sin ser parte, no puede invocar legítimamente derechos adicionales o un trato más favorable que aquel aceptado por las partes de los tratados de 1857.

En consecuencia, no pueden existir dos medidas distintas para el derecho de paso: una elástica para Finlandia, eventualmente mayor a 170 metros de alto, y otra para los Estados Contratantes, de 65 metros de alto.

Con respecto al ámbito de los tratados de 1857, se debe prestar atención a las reglas de interpretación contenidas en el artículo 31 (1) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.⁷ En este sentido, el objeto del tratado de 1857 es definido en el propio tratado en los términos siguientes: “la suppression complete et a jamais de tout droit perçu sur les navires étrangers et leurs cargaisons a leur passage par le Sund et les Belts”. De esta definición del objeto y fin de los tratados de 1857, resulta que se tuvo en mente *navires marchands*, es decir, naves mercantes, dado que el texto se refiere a *navires étrangers et leurs cargaisons*. Las maquinarias y las embarcaciones perforadoras no transportan carga y, en consecuencia, difícilmente pueden ser descritas como “embarcaciones mercantes”, de acuerdo a la distinción prevaleciente en la época entre embarcaciones mercantes y naves de guerra, sujetas a regímenes distintos de conformidad con los tratados de 1857. El tratado de 1857, aplicable únicamente a embarcaciones mercantes, es aun más restrictivo que la Convención de 1958 y la Convención del Mar de 1982.

173

En suma, Dinamarca aceptó en 1857, en respuesta al interés de la comunidad internacional, limitaciones a sus derechos soberanos en lo relativo a la libertad de navegación y el comercio. No sería, entonces, razonable interpretar que los compromisos asumidos en 1857 impusieron sobre Dinamarca una servidumbre permanente y expansiva sobre su propio territorio, en el sentido de impedir su progreso económico y obras públicas requeridas en beneficio de su población.

Por otro lado, la solicitud de Finlandia a la Corte alude también al derecho consuetudinario en apoyo de su pretensión de gozar de un derecho de paso absoluto e

tienen la intención de conferir ese derecho al tercer Estado o a un grupo de Estados al cual pertenezca, o bien a todos los Estados, y si el tercer Estado asiente a ello. Su asentimiento se presumirá mientras no haya indicación en contrario, salvo que el tratado disponga otra cosa. 2. Un Estado que ejerza un derecho con arreglo al párrafo 1 deberá cumplir las condiciones que para su ejercicio estén prescritas en el tratado o se establezcan conforme a éste”.

⁷ Artículo 31.- “Regla general de interpretación. 1. Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin”.

incondicional a través de los estrechos daneses. Al respecto, Dinamarca señala que el derecho de paso absoluto e incondicional no tiene fundamento en el derecho consuetudinario. No es posible invocar reglas de derecho consuetudinario que prohíban la construcción de puentes sobre estrechos internacionales siempre y cuando el tráfico existente al momento de la construcción no sea impedido por la referida construcción.

Puentes con alturas similares a la del Puente Este han sido construidos a través de otros estrechos internacionales como en Turquía y Japón. En estos casos, no se expresaron objeciones en torno a dichos proyectos; en este sentido, la *opinio juris* es que el Derecho Internacional contemporáneo en la materia apoya la conducta de Turquía, Japón y Dinamarca.

Con respecto al elemento de urgencia, la práctica de la Corte Internacional de Justicia ha consistido en señalar que las medidas provisionales pueden ser aplicadas únicamente si el perjuicio alegado por el solicitante de las medidas es inminente. Al respecto, Finlandia señala en su primera petición que la Corte debe indicar a Dinamarca abstenerse de continuar o proceder con los trabajos de construcción del puente sobre el Canal Este del Great Belt, dado que impedirá el paso de embarcaciones, incluyendo embarcaciones perforadoras y maquinarias hacia y desde puertos y astilleros de Finlandia. Sin embargo, ningún impedimento al paso tendrá lugar antes de concluir el año 1994, en que el asunto podrá ser finalmente decidido por la Corte.

174

En su segunda petición, Finlandia solicita a la Corte indicar a Dinamarca que se abstenga de cualquier acción que pudiese perjudicar el resultado del proceso. No se señalan medidas específicas, pero en el párrafo 11 de la solicitud se hace referencia a la suscripción de contratos para la construcción del Puente Este. Esta cuestión, sin embargo, es una materia que en sí misma no puede perjudicar el alegado derecho de paso de Finlandia a través del Great Belt. Se deriva, entonces, que de la solicitud de Finlandia no se desprende un perjuicio inminente a su alegado derecho.

Por otro lado, ¿podría alegarse la urgencia cuando Finlandia demostró pasividad con respecto al presente caso? Desde 1918, Finlandia ha tenido una representación diplomática en Copenhague. Debe asumirse que, a la luz de los intereses de Finlandia sobre las condiciones de paso en y a través de los estrechos daneses, la embajada de ese país habría observado cuidadosamente los desarrollos de la política danesa concerniente a los planes para establecer una conexión sobre el Great Belt. El silencio de Finlandia a lo largo de estos años debe ser interpretado como la aquiescencia al derecho de Finlandia de construir un puente de alto nivel a través del Great Belt.

El real elemento de urgencia surgió en 1977 cuando el Ministro danés de Asuntos Exteriores dirigió su primera Nota Circular acerca del proyecto del puente. En este punto no se registró ninguna reacción de Finlandia pese a que la industria costera de ese país ya producía unidades perforadoras que no podrían pasar bajo el puente que

se proyectaba construir. La segunda Nota Circular de 1987 señaló explícitamente que existía la posibilidad de construir un túnel en lugar del puente de alto nivel. Esta fue la última llamada de atención para aquellos Estados que tuviesen problemas referidos al paso de sus embarcaciones por los estrechos daneses, para expresar y explicar tales problemas al gobierno de Dinamarca.

En virtud de que la Nota de 1987 no dio lugar a reacciones de los Estados, el gobierno de Dinamarca procedió con el planeamiento y la implementación integral del proyecto. La Nota Circular del 24 de octubre de 1989 comunicó información complementaria actualizada acerca del status de la conexión del Great Belt, incluyendo la información que fue decidida para construir un puente de alto nivel de 65 metros sobre el Canal Este. En este momento, el elemento de urgencia podría parecer que habría sido sobrepasado por los eventos, en el sentido de que sería casi imposible detener esta parte del proyecto. No obstante, no fue sino hasta junio de 1990 que se realizó la primera representación de Finlandia ante el Ministro danés de Asuntos Exteriores, al tiempo en que los trabajos de construcción tenían por lo menos dos años. En este punto, ¿cómo sería posible referirse a la urgencia a la luz de la pasividad del Estado solicitante de las medidas? Tal pasividad no debe ser recompensada sino como un acto de estoppel.

A la luz de las consideraciones antes expuestas, el gobierno de Dinamarca considera que la Corte no debe dictar medidas provisionales a favor de Finlandia. En este sentido, Dinamarca solicita a la Corte juzgar y declarar que, a la luz del derecho y los hechos señalados, se rechace la solicitud de Finlandia de ordenar medidas provisionales, y, en el supuesto de que la Corte decida en todo o en parte a favor de la solicitud de Finlandia, se indique que dicho país deberá compensar a Dinamarca por las pérdidas incurridas como consecuencia de las medidas provisionales.

175

3. La Orden del 29 de julio de 1991

La Corte señaló unánimemente que las circunstancias presentadas no requerían indicar medidas provisionales.

En su Orden, la Corte recordó que el 17 de mayo de 1991 Finlandia inició un proceso contra Dinamarca con respecto a una disputa concerniente al paso a través del Great Belt y el proyecto del gobierno de Dinamarca de construir una conexión fija de tránsito a través de los canales Este y Oeste del Great Belt. El efecto de este proyecto, y en particular, el puente de alto nivel sobre el Canal Este, cerraría permanentemente el Mar Báltico al paso de embarcaciones de gran calado y de altura superior a los 65 metros, tales como las embarcaciones perforadoras y maquinarias petroleras.

El 23 de mayo de 1991 Finlandia solicitó a la Corte indicar medidas provisionales sobre la base del artículo 41 de su Estatuto y del artículo 73 de las Reglas de la Corte.

El 28 de junio de 1991 Dinamarca presentó sus observaciones escritas a la solicitud de Finlandia sobre medidas provisionales. En las presentaciones públicas realizadas del 1.º al 5 de julio de 1991, la Corte escuchó los argumentos presentados por las Partes.

El derecho que Finlandia alega que debe ser protegido es el referido al paso de embarcaciones a través del Great Belt, incluidas las embarcaciones perforadoras y maquinarias petroleras. Este derecho es de particular importancia porque, de acuerdo a Finlandia, el Canal Este del Great Belt es para algunas embarcaciones la única vía de paso hacia y desde el Báltico. Por su parte, Dinamarca, reconociendo que existe el derecho de libre paso a través de los estrechos daneses para embarcaciones mercantes de todos los Estados, niega que exista tal derecho para estructuras de más de 170 metros de alto, que, por lo demás, no constituyen embarcaciones. La Corte observa que la existencia del derecho de paso de Finlandia a través del Great Belt no ha sido cuestionado y que la disputa entre las Partes tanto por su naturaleza como por su extensión podría ser amparada por medidas provisionales.

176 No obstante, la Corte observa que las medidas provisionales se justifican únicamente si existe una urgencia en el sentido de que una acción que perjudique a los derechos de cualquier Parte pudiese ser adoptada antes de la decisión final sobre la controversia. Al respecto, de acuerdo al cronograma establecido para la construcción del puente del Canal Este, no ocurriría ningún impedimento para el paso a través del Great Belt antes de concluir 1994. Dinamarca arguye que para aquella fecha el caso podría ser decidido por la Corte; por lo tanto, no se requeriría ninguna indicación de medidas provisionales. Dinamarca señala también que la construcción del puente del Canal Este difícilmente representará un impedimento práctico al paso de embarcaciones perforadoras y maquinarias petroleras, dado que la mayoría de estas unidades podrá tomar otra ruta, mientras que el resto podrá pasar bajo el puente del Canal Este si parte de sus estructuras se dejan sin ensamblar hasta pasar el puente.

La Corte observa que el derecho alegado por Finlandia consiste en hacer pasar a través del Great Belt sus embarcaciones perforadoras y maquinarias petroleras, sin modificarlas o desensamblarlas, de la misma manera en que el paso ha sido efectuado en el pasado, y observa que no puede suponer en esta etapa del proceso que la interferencia al derecho alegado por Finlandia se justifique porque el paso hacia o desde el Báltico de embarcaciones perforadoras y maquinarias petroleras pueda efectuarse por otros medios que puedan ser menos convenientes o más costosos. La Corte concluye que si los trabajos de construcción del puente del Canal Este que obstruirían el alegado derecho de paso fuesen realizados antes de la decisión de la Corte, esto justificaría la indicación de medidas provisionales. No obstante, considerando las seguridades ofrecidas por Dinamarca en el sentido de que ninguna obstrucción ocurrirá en el Canal Este hasta fines de 1994 y considerando que el proceso sobre el fondo del asunto concluirá normalmente antes de ese tiempo, la Corte considera

que no ha sido demostrado que el derecho alegado será limitado por los trabajos de construcción durante el proceso pendiente.

Finlandia alega también que el proyecto danés está causando daño a sus intereses económicos en tanto que los astilleros finlandeses no podrán participar en tareas relativas a embarcaciones que no podrán pasar a través del Great Belt luego de la culminación del puente del Canal Este, y que, además, la existencia del proyecto tiene y continuará teniendo un efecto negativo en la conducta de los potenciales clientes de dichos astilleros. A este respecto, sin embargo, la Corte encuentra que la prueba del daño alegado por Finlandia no ha sido suministrada.

La Corte observa también que Dinamarca debe considerar el impacto que podría tener un dictamen favorable a Finlandia en torno a la implementación del proyecto del Great Belt y decidir cuándo y en qué extensión debe postergar o modificar el proyecto; y que, en el caso de Finlandia, le corresponde decidir acerca de promover o no la reconsideración de vías que permitan a las embarcaciones perforadoras y maquinarias petroleras pasar a través de los estrechos daneses en la eventualidad de que la Corte decida en contra de los argumentos finlandeses. En este sentido, la Corte señala que, pendiente de la decisión sobre los méritos, cualquier negociación entre las Partes con miras a alcanzar un arreglo directo y amistoso será bienvenida.

La Corte declara que es interés de las dos Partes que sus respectivos derechos y obligaciones se determinen definitivamente tan pronto como sea posible, y, por consiguiente, es conveniente que la Corte, con la cooperación de las Partes, asegure que la decisión sobre los méritos sea alcanzada expeditivamente.