

# 防止海洋污染國際法規則之研究

王人傑

(作者現爲本校法學院外交學系專任教授)

## 一、前言

地球表面的百分之七十是海洋，在此一廣袤的海洋之中，沿海國家僅得對有限的海域行使管轄權而已，因此海洋的大部分均在各國管轄範圍之外，在現行國際法律體系之下，海洋是被區分爲幾個層次，並賦予不同的法律地位的，在內水(internal waters)與領海(territorial sea)的兩個水域之內，沿海國得行使國家主權，而此項國家主權之行使，是包括水面、水域空間(water column)、水域上空(air space)以及水域之下的海床及底土(sea-bed and its subsoil)的，在此一特定的範圍之內，舉凡有關海域之利用事項，例如航行、漁捕、探測及開採自然資源、科學研究或環境保持等活動，均在沿海國的排他性主權範圍之內，其他國家未得其同意，不得有所逾越，當然外國船舶的無害通過沿海國領海之權，可視爲一項例外，此乃係習慣國際法與協定國際法所共同承認的一項規則，至於在沿海國領海之外，而又與其鄰接的公海區域內，沿海國亦可行使某些特定的權利，例如爲防止或懲治對有關衛生、移民、財政或海關等法律規章的違反，沿海國得在此一鄰接區域(Contiguous Zone)行使必要的管制(Control)<sup>①</sup>，但是此項權力的法律性質，與沿海國在領海中的權力却是不相同的，因爲鄰接區域乃係公海的一部分，因此除爲上述目的，沿海國得行使必要的權力外，它並不在沿海國管轄範圍之內的。傳統海洋法的規定雖然如此，沿海國對海洋伸展其管轄範圍的企圖，隨着科技的進步與對自然資源需求的增加，則呈現有逐漸加強的趨勢，一九五八年日內瓦海洋法會議的承認沿海國對於其大陸礁層，爲探測及開採自然資源之目的，得行使主權上權利，可說是最好的說明，晚近以來，許多國家主張漁捕區域的實踐(fishery zone)<sup>②</sup>，以及一九七四年六月二十日第三屆海洋法會議舉行以來，國際社會大多數國家所提議建立的專屬經濟區域(exclusive economic zone)，亦是顯示各國擴張海域管轄範圍的明證。

在各國擴張海域的同時，表現於海洋秩序中的另一特徵，是對海洋利用的增加，其所以導致此種結果的原因，乃是由於各國人口的數量不斷的增加，而其陸地資源却又相對地在減少與枯竭之中，因此在此種雙重壓力之下，各國除在其管轄範圍之內

的海域中加強其資源的開採外，同時亦積極地朝向廣大的海洋，去採取所需求的資源，於是海洋資源的探測與開採活動自然日趨頻繁，而科技之發展，更增加工業上對於此等資源的依賴，是以海洋利用的各種活動出現空前的繁忙，在這些海洋利用的過程中，不當或濫用的現象則經常不斷的發生，因此不僅對海洋環境造成立即的損害，而且對於其未來環境的維護也有極大的阻礙，例如在從事大陸礁層或公海底床的探測與開採時，由於措置不當或設備不全，因此可能自石油或煤氣井中，或自生產或儲藏的設備或管線裏，噴出石油、煤氣或泥漿，或者於採礦（如錳核球 manganese nodules 之開採）或選礦時，產生大量泥漿或微粒物質，因此而污染海洋，在陸地上生活中的廢物與工業生產過程中所排洩的工廠廢料，經由溝渠、河川、管線而流入海洋，亦因此污染海洋，而作爲海上交通運輸工具的船舶，其油料的傾倒或洩漏，核能船舶輻射物質的外洩，或者輻射廢料的傾倒海中，也嚴重地污染海洋環境，至於船舶碰撞意外事件所引起的海洋污染，以及在海洋中從事核爆試驗所產生的輻射塵對海洋的污染，均爲污染海洋的重要來源<sup>③</sup>，此項海洋之污染，對於海洋生態平衡之破壞，對於滅絕海洋生物資源之威脅，嚴重損害沿海國動植物之生存，以及阻礙人類之正常利用海洋，乃是顯而易見的必然後果<sup>④</sup>，因此海洋污染的問題，近年以來已普遍引起國際社會的重視與研究，而思如何能透過國際合作，以採納一項國際制度來規範此一共同關切的急迫問題。

由於海洋是被區分爲幾個不同的層次，並賦予不同的法律地位，因此從防止海水污染的觀點來看，各國與不同海域的關係及其可行使的權力自然也就迥異，不過從保護環境的立場而言，各國在一般國際法規則之下，是否有不得污染海洋之義務呢？吾人深知海除小部分係在各國管轄範圍之內外，其他廣大的海洋均係在各國主權之外，各國依傳統國際法中海洋自由之原則，是否因此可以任意以海洋作爲藏污納穢之所而不受禁止呢？此等問題乃係維護海洋環境的核心所在，亦即防止海洋污染法律的起點，吾人將就有關問題分別剖析說明如次，以期建立海洋污染防治法之體制，作爲規範國際海洋秩序的一個新里程碑。

## 二、防止海洋污染國際組織之概述

### (一) 防止海洋污染之普遍性國際組織

目前專門研究海洋學或海洋污染問題的常設性國際組織並不存在，但是許多聯合國的專門機構，對於海洋的各種不同面却加以注意與研究。

從一九六〇年開始，聯合國教科文組織（UNESCO）就設立了政府間海洋學委員會（Intergovernmental Oceanographic Commission 簡稱 IOC；La Commission Oceanographique Intergouvernementale 簡稱 COI），其宗旨在促進對海洋性質及海洋資源的科學研究，俾便於資料之交換<sup>⑤</sup>，此後為擬訂有關海洋污染並包括污染監視問題之計劃，乃設立了一個工作小組<sup>⑥</sup>，此一小組對於海洋環境中各種不同的污染物及其最重要的後果，提供極有用的說明。

世界糧農組織（Food and Agriculture Organisation 簡稱 FAO）在一九七〇年曾籌開一連串有關防止污染海岸的研究，從一九七〇年十二月九日至十八日，它在羅馬召開了一項海洋污染及其對漁捕影響的國際會議，該會議研究探討的項目是：①當前世界海水之污染情形；②在海洋環境中污染物之行踪及其命運；③污染物對生物及海洋有生機體演變週期之影響；④生態系統之改變及對海洋共同體之影響；⑤消除污染及其後果之技術問題；⑥污染物對海產品質之影響；⑦為保護海洋資源及魚類，管制海洋污染之國際法律的科學基礎<sup>⑦</sup>。

世界衛生組織（World Health Organisation 簡稱 WHO）對於污染影響公共健康的問題特別重視，它幫助會員國執行在沿岸地區排除廢料之計劃，在一九六八年底，該組織之秘書長（directeur général）曾召開一個諮詢小組的非正式會議，以決定食用含有污染物之海產可能產生之危險性，並建議為防止此等污染所應採取之措施，進行予以研究與監督活動，並研究食用海洋食物之長期後果<sup>⑧</sup>。

在世界氣象組織（World Meteorological Organization 簡稱 WMO）中，海洋氣象委員會研究有關公海上氣象預測問題，特別是涉及因氣流及因自然現象如風、浪及潮流而使海面之污染散佈與移動之海洋污染問題<sup>⑨</sup>。

在一九五七年設於維也納的國際原子能總署（L' Agence Internationale de l' Energie Atomique 簡稱 L'AIEA）<sup>⑩</sup>，着重於因大量傾倒輻射廢料於海洋所造成污染危險之問題，該組織對於此等問題之着重，自一九五八年海洋法會議後大大地增加，因為在事實上，於一九五八年日內瓦會議時，即建議原子能總署應從事研究，以協助各國限制其輻射廢料之傾倒，並擬

訂一項防止傾倒輻射廢料污染海洋之國際規章。原子能總署在一九五九年十一月十六日至二十一日會與教科文組織暨世界糧農組織合作，在摩納哥(Monaco)召開一項有關拋棄輻射流液於海洋及地質結構中之科學會議<sup>①</sup>，其後成立一專家特別小組，並於一九六一年四月間提出一項報告，此即 Brynieldson Report，指出輻射廢料之傾倒海中，不得造成對人類不可接受的危險程度，同年，原子能總署並在摩納哥設立海洋輻射國際實驗所，自此以後，原子能總署仍繼續研討污染問題，一般言之，自一九六一年至一九六八年間，着重點在於與海洋輻射有關聯之物理、化學與生物問題的基本研究，而自一九六九年後則有所改變<sup>②</sup>。國際原子能總署的活動極為重要，因為此一組織係唯一基本上處理涉及輻射污染有關之技術與科學問題的機構，而聯合國其他專門機構則僅係偶然地處理此類問題而已。

政府間海事諮詢組織 (Intergovernmental Maritime Consultative Organization 簡稱 IMCO) 是由一九四八年三月六日之公約所設立的，在所有聯合國的專門機構之中，海事諮詢組織是唯一自其開始活動以來，即對海洋污染問題給予特別重視的專門機構，在其主持或協助之下所締結有關防止海洋污染的國際公約很多，最著名的有一九五四年防止油料污染之倫敦公約(Convention Internationale pour la prevention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures) (本公約至一九五八年七月一日生效，一九六一年、一九六九年及一九七一年曾經修訂)，一九六九年十一月一日預公海油料污染意外事件國際公約 (Convention Internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures) ，油料污染損害之民事責任布魯塞爾公約 (Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) ，一九七〇年十一月一日油料以外物質污染時干預公約之倫敦議定書 (Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures) 等等，其中一九六九年兩項布魯塞爾公約之簽訂，乃是該組織對於發生在一九六七年三月間之「脫麗堪揚」(Torrey-Canyon) 事件而促成的結果，「脫麗堪揚」是屬於一美國公司 Barracuda Tanker Corporation 旗下的油輪，但該公司所在地却在英屬百慕達 (Bermudas)，此船則係在蒙諾維亞 (Monrovia) 登記而懸掛利比瑞亞 (Liberia) 國旗的船舶，船員却屬義大利籍，該油輪在一九六七年三月十八

日在七石礁 (Seven Stones) 觸礁裂開，裝載有十一萬九千三百二十八噸的原油立刻散佈在海上，造成極為嚴重的海上污染，並污染了英法的海岸；由於海難係在公海上發生，是以受污染之害的國家，是否可在公海上採取行動，乃成爲一項令人關切的問題，而由於船舶所有人國籍、公司所在地的種種問題，其造成對第三者損害之民事責任亦極爲複雜，即究係船舶所有人、船旗國抑或貨物所有人應負責任呢？爲處理此一意外事件所造成之法律問題<sup>(13)</sup>，政府間海事諮詢組織理事會，乃在一九六七年五月四日至五日在倫敦召開特別會議，並設立了一特別法律委員會，該委員會又分成兩個小組委員會，其一研究國際私法問題，即有關損害賠償之民事責任問題，另一委員會研究有關國際公法問題，即直接受到公海上意外事件所威脅或損害的國家，爲保護其領海、海岸或港口，得使之免於污染或減輕其害，究得採取何等措施，而此等措施即使可能對於船舶所有人或船旗國之利益有所損害，亦在所不問；此外，爲確使國際組織在加強航行安全及避免污染危險所採取之措施得有效實施起見，究應給予沿海國管制與監督之權力爲何呢？根據一九六八年十一月二十八日海事諮詢組織大會之決議，該組織於一九六九年十一月十日以其法律委員會擬訂之草案爲基礎，於布魯塞爾召開有關海水污染損害相關問題討論之會議<sup>(14)</sup>，該會議在一九六九年十一月二十九日乃締結了上述兩項公約，有關干預公海油料污染之公約<sup>(15)</sup>，係承認沿海國得以在公海上行使違反公海自由原則之若干權力，此等權力之行使雖屬例外性質，但是究竟是對於長期遵循的一項習慣原則的重要改變，至於有關公海污染損害民事責任問題，布魯塞爾公約確立了船舶所有人或使用者之賠償責任原則，此兩項公約對於有關海洋污染之現行法缺點給予相當程度的補救。

海洋污染科學面之專家聯合小組 (Joint group of experts on the scientific aspects of marine pollution 簡稱 GESAMP) 係教科文組織、糧農組織、海事諮詢組織與世界氣象組織等專門機構，爲呼應聯大在第二十三屆大會所採納之第一四六七決議案，爲協調各機構之工作，考慮海洋污染之科學與技術各方面問題，以確立一項全球政策，因此而成立之機構，此一機構之任務爲：①對於涉及海水污染的科學問題，特別對於牽涉多種學科之科學問題，向參加的國際組織提供意見；②審查海水污染海洋學研究方面計劃的擬訂，其中包括如何管制之問題在內；③對於有關有效之國際協定、資料交換的達成提供意見；④對於涉及爲控制海水污染而適用於政府間協定之需要與標準之科學問題提供意見；⑤協助有關海水污染及對魚類與資源

影響之技術會議的籌開；⑥審查其他一些特定問題；⑦對會員國之特殊問題提供確切意見<sup>⑧</sup>；此一機構曾在一九六九年三月十七日至二十一日在倫敦召開第一屆會議，對海洋污染曾給予明確的界說，指出海洋生物將有害物質，特別是對海洋生物資源造成損害、對人類健康產生危害、對於例如漁捕之海洋活動有所阻礙、對風景環境舒適有所擾亂、對於某些海洋之利用更不合適，因而導入於海洋環境中之現象<sup>⑨</sup>；其第二屆會期於一九七〇年三月二日至六日在巴黎召開，對各參加之專門機構或 other 機構所擬訂之不同研究計劃加以協調；此一專家組織在集中與協調方面有其作用，對於有關海洋污染問題各專門機構活動權限之重疊方面，可以使之避免，當然各機構仍然保有其自主性，並僅對特定問題從事有限合作而已，但是此一專家聯合小組做為聯合國及其專門機構間之「資料庫」與「科技站」之作用，其重要性却是不可忽視的。

## II 防止海洋污染之區域性國際組織

處理海洋污染問題不僅只限於聯合國專門機構而已，一些區域性組織對於此等問題也都加以重視，歐洲區域組織在此方面的努力更是不可忽略。

根據一九五七年三月一十五日設立歐洲原子能組織（La Communauté Européenne de l'Energie atomique 簡稱 Euratom）的羅馬條約第一條規定：「本組織應依本條約之規定，制定居民及勞工健康保護之統一安全規則，並監督其執行」，規定在羅馬條約之法律條款，因此賦予歐洲原子能組織雙重權力：①歐洲原子能組織有制定會員國共同基礎法並協調各國內法之責任；②該組織應對各會員國將輻射廢料之傾倒海洋中加以管制；而此一組織之立法權規定在第三十條之中，它規定該原子能組織應制定有關保護居民暨勞工健康以免受輻射危險之害的基礎法規，不過此等法規並不構成直接適用於會員國之一項超國家立法，而仍須各國之合作，不過由於此等法規之目標係屬急切性質，因此自然具有重大意義，是以歐洲原子能組織每一會員國有採取國內措施以執行此等共同基礎法規之義務，原子能組織之此項立法與協調權 尚有管制傾倒輻射廢料之權力加以補充，根據羅馬條約第三十七條規定，「各會員國應將任何型態輻射流質之傾倒計劃知照執行委員會，俾決定此等計劃之執行是否可能引起對其他會員國之海水、陸地或大氣之輻射污染」，於是原子能組織會員國有義務將一切傾倒輻射物質於海中之

計劃，不論其係傾倒於公海或領海之中，均應知照執行委員會，因爲任何傾倒行動均可能引起對他國領海之污染後果的緣故，雖然委員會所表示的意見並無法律拘束力，但是因爲具有專家的科技價值，所以各國均加以遵守，此一歐洲體系對於使用原子能之安全，可謂提供一項模範。

北大西洋公約組織 (NATO) 在一九六九年四月十日在華盛頓舉行二十週年紀念會時，美國總統向該組織十五個會員國的外長發表演說，要求設立「對現代社會挑戰委員會」 (Le Comité sur les défis de la société moderne) 以探測改善西方國家人民之素質與生活，各常駐代表依四月十一日華盛頓公報，決定設立一預備委員會，以使該組織得以達成上述目的，預備委員會在其提出之報告中，主張設立一常設機構，在十一月五日「對現代社會挑戰委員會」於是成立，遂成爲北大西洋公約組織理事會之正規委員會。在一九七〇年十一月二日至六日，在「對現代社會挑戰委員會」主持之下，在布魯塞爾舉行一項油料污染研討會 (Colloque)，經過五日的研討，北大西洋公約組織會員國決定形成爲一項壓力團體，以便在專門機構中能够促進有效的與具有強制力立法之採取，於是研討會決議，確認因傾倒油料於海洋中造成危險之急迫嚴重性，是以爲確實維護海洋環境及人類利用海洋起見，此等問題之解決極爲迫切，因此認爲拋棄油料於海洋中之問題乃關係各國之事，因而需要國際合作以解決之，於是決定自一九七五年起至遲不過一九八〇年，故意傾倒油料於海洋中之行動應予終止，爲達成此目的，應修改一九五四年防止油料污染海洋公約作爲預備步驟，並應速即實施減少意外傾倒油料之危險性及其後果之計劃，同時亦應繼續並加速對油料污染海洋科學問題之純理論及實際研究，繼續並加速技術方法之設立，因此得以使油料之污染對環境所產生之有害後果減低至最少限度，而如果油料污染或污染威脅發生時，應給予一切相互之協助，自一九七〇年以來，北大西洋公約組織的會員國均表現能尊重阻止油料污染之承諾<sup>⑯</sup>。

歐洲經濟合作開發組織 (O.C.D.E.) 對於研究防止污染所引起之經濟影響，可謂最爲適當之機構，自其於一九六〇年成立以來，它即設立一些專門委員會加以研究（如空氣污染及水污染委員會），此一組織之活動，特別是表現在核能範疇之中，在一九五七年十二月，該組織成立了歐洲核能署 (L' Agence européenne pour l' energie nucléaire)，以促進西歐各國在和平利用核能之合作，此一歐洲核能署任務之一，是在有關健康與安全方面，爲整個歐洲國家擬訂統一之規則及實踐，它對於

有關傾倒輻射廢料之間題，從事經常之研究，如一九六三年之北海海洋學及生物學條件，一九六四年北海海水輻射及海洋有機體之一般觀察等研究，在一九六〇年七月二十九日曾簽訂在核子方面民事責任之巴黎公約（該約在一九六八年四月一日生效），此一公約對於在核能方面引起之民事責任所採納之基本原則，成爲其後有關此問題之國際條約及各國國內法之範本，是以其重要性可知，此等原則如次：①核能裝置使用者應負客觀而絕對之責任；②此項責任在時間上有其限制（爲十年）；③此項責任之應賠償額具有限度（爲一千五百萬美元）；④爲免現賠償責任，核能裝置使用者應有保險或財政上擔保之義務；⑤意外事件發生地之法庭，對於一切賠償要求具有管轄權，其判決並得在所有締約國內具有執行效力<sup>⑯</sup>。

### 三、禁止污染環境之一般國際法原則

#### (一) 禁止污染環境之一般法律原則

在傳統國際法之中，有關防止環境污染的國際法規則是不存在的，這是由於對環境污染的威脅，在科技極速發展的情形下，在近數十年以來才真正爲國際社會所感受與關切的緣故，不過如果規範維護環境的法律規則不存在的話，一個國家在從事其活動而可能對週圍其他國家造成傷害所應負的責任却是不可避免的，因爲按文明各國所承認之一般法律原則：「一人之使用其自身權利，應不得損及他人之權利」(*sic utere tuo ut alienum non laedas*)，而習慣國際法亦規定，一國行使其權利時，應不得對其他國家之權益產生損害，否則即需負擔賠償之義務，此項國家責任之存在，亦普遍獲得國際司法判例之確認<sup>⑰</sup>，吾人以爲在防止環境污染的國家行爲方面，得依「類比」(analogy) 方式<sup>⑱</sup>，將上述文明國家所承認之一般法律原則暨習慣法規則，適用於規範此一範疇中的國際關係，因爲在事實上，防止環境遭受污染，乃係全人類的共同要求，因此是一項 *actio popularis*，所以防止環境污染規則的適用，實係基於法的信念或法的需要 (*opinio juris or opinio necessitatis*) 而來。

國際社會正式對環境污染問題表示嚴重關切，首先表現於聯合國經濟社會理事會在一九五〇年的第十一屆會期（在一九一六年，由於美國的提議，在華盛頓曾召開一項專家會議以研討污染問題，在一九三五年十一月二十七日，國聯亦準備召開一項

有關污染問題的會議，但後來因日德之退出國聯及戰爭的來臨而未果），經社理事會決議請秘書長對海洋污染問題從事一項新的研究，其後秘書長在其報告中指出，污染的情形在許多國家中是一項「嚴重而持久的現象」<sup>(2)</sup>，於是為防止或減輕或消除污染之害，各國乃於一九五四年五月召開一項包括四十一國的國際會議，因此而簽訂了防止油料污染海洋國際公約（The International Convention for the prevention of pollution of the sea by oil）一九六七年「脫麗堪揚」（Torrey Canyon）事件之發生<sup>(3)</sup>更普遍地引起全世界對環境污染問題的重視。經社理事會在一九六八年乃通過一項決議案（1346〔X L V〕），強調應採取國際行動以限制並消除對人類環境污染的損害，聯大為呼應經社理事會的決議，乃於一九七一年六月五日至十六日在瑞典首都斯德歌爾摩（Stockholm）召開人類環境會議，因而發表了人類環境宣言（Declaration of principles on the Human Environment），各國表示，依據聯合國憲章與國際法原則，國家有責任確使其管轄或控制下之活動，不對其他國家或國家管轄範圍以外地區的環境造成損害<sup>(4)</sup>，各國並應合作以促進有關污染之受害者，以及國家管轄或控制下活動而對其管轄外地區產生其他環境損害所應負責任暨賠償之國際法之發展<sup>(5)</sup>，吾人以為斯德歌爾摩宣言，在促進國際環境法之發展上可謂為一轉捩點，因為它明白地確認國際社會對於保護並提高全球環境素質負有責任，當然有些學者以為此等宣言不過表明國際社會對有關環境問題所應行之規則（de lege ferenda）而已，不過吾人亦可認為，它是現代國際法的適用與引證，加拿大在斯德歌爾摩環境會議上即採取此項立場，它表示第一十一條原則與現行國際法相一致<sup>(6)</sup>，聯大在一九七二年十二月十五日在第一一九九（一十七）決議案中，也重申各國在探測、開採及開發其自然資源時，不得對其國家管轄外之地區產生重大的有害結果，並在環境維護方面，各國應予合作，其中包括執行環境宣言中第一十一條與第二十二條之合作在內<sup>(7)</sup>，環境宣言中的精神，同樣為歐洲共同市場的「行動計劃」（programme d' action）中第六條所採納，該條規定，依斯德哥爾摩環境宣言之精神，務使一國之活動不致對他國環境引起損害<sup>(8)</sup>。

一個國際組織的決議或者國際會議的聲明，在傳統國際法學者的觀點下，它當然並不具有法律拘束力，但是現代國際法學者却越來越主張，在條約與習慣之外，一些普遍性國際組織宣示性的決議，乃是國際法新的重要法源，例如聯合國的一些決議，特別是沒有反對票的決議案，常常是國際法原則的宣示<sup>(9)</sup>，Schachter（Oscar）即曾表示：「從事實觀點而言，如果各國

對於涉及彼此行動及作業的未來行爲欲達成協議時，則對於相互關切問題多方辯論之程序，誠難以不表示法律之原則，此種討論之主要目標，常在於分辨協議之範圍，認同共同之利益，發展合作程序之規則，以及確定禁止之行爲」<sup>(3)</sup>，此種共同關切利益之保護，正是各國對國際社會所負擔的義務，亦係各國所以享有的權利，換言之，國際社會之欲見此項共同利益之獲得保護，正是各國對國際社會所負擔的義務，亦係各國所以享有的權利，換言之，國際社會之欲見此項共同利益之獲得保護，對各國而言是普遍具有義務性質的 (*erga omnes*)，國際法院在 *Barcelona Traction Case* <sup>(3)</sup> 中，亦承認此種義務的存在，它說：「此種義務，在現代國際法中，乃是來自例如對侵略及滅絕種族行爲之判爲非法，以及有關保護基本人權，使免受奴役暨種族歧視之原則與規則，一些相當而受保護的權利，亦納入一般國際法之體制內，其他則由普遍性或準普遍性的國際文件所賦予」<sup>(2)</sup>，由此可知，享受並維護環境之免於遭受污染之害，應是國際社會每一個國家所具有的權利與所應擔負的義務，亦即所謂的 *actio popularis*，是以禁止對環境加以污染，可視爲一般國際規則之適用。

### ① 禁止污染環境之司法判例

一個國家從事其國家活動時，不得損及其他國家之權益，此項法律原則曾爲許多國際司法判例所確認與重伸，在一八七一年九月十四日的「阿拉巴馬賠償要求案」 (*alabama claims case*) 的裁決中，對於此項原則即加以確認<sup>(3)</sup>；當然，一國之忍受其領域做爲違反其作爲中立國義務，而損及交戰國權益之行爲之用，與一國之使用其領域，因而損及他國權益之行爲，其關係有一相當之區別，但是此種一般原則，必然要適用於國家間關係之新情勢中，方能使國際關係在一穩定秩序中獲得發展，此在防止環境污染之國際關係中情形亦復如此，在一九二八年四月四日的「帕爾瑪斯島仲裁案」 (*The Island of Palmas arbitration Case*) 的裁決中，仲裁者俞伯 (Max Huber)，也採取了同樣的立場，在其裁決中，他指出一國在其領域中之主權<sup>(2)</sup>，相對地亦有一責任，此即「在其領域內，有義務保護其他國家之權利，特別是他國之完整及不受侵犯之權」，是以如果一國有虧欠此項責任時，它即冒犯一項非法行爲，依據習慣法即應對受此行爲所侵害之國給予賠償；在一九四九年四月九日英國與阿爾巴尼亞間之「哥甫海峽案」 (*The Corfu Channel Case*) 中，國際法院在其判決中也明白指出：「各國均有義務

不得有意允許使用其領土，做為違反他國權利之行爲之用」<sup>(35)</sup>，上述判例中所論及不得有侵害他國權益之行爲，顯然可以包括污染行爲在內，蓋一國行爲之後果，若因此污染他國環境而造成損害，其為侵害他國權益乃至為明顯，不過有關禁止污染環境最著名之判例，應推一九四一年三月十一日美加間之 Trail Smelter Case 仲裁案<sup>(36)</sup>，美加仲裁法庭在裁決中表示：「國家在國際法原則之下，並無權利使用或允許使用其領土，因而得以使煙霧氣體對於或者在他國領土或其上居民或財產造成損害」，此一有關禁止污染環境之空前判例，指出一國在其有效管轄下領域內，有責任防止自其領域內之活動，造成對他國之損害，事實上，在此一仲裁案件之裁決中，有兩項原則極為重要，其一是，一國對於導源於其領土上而對他國領域造成損害之污染行為應予負責，其二是，為解決污染問題，僅對國家課以賠償之責任並不足夠，應採共同規範之法，因此應由相關國家採取合作之途徑，因為在裁決中，法庭亦曾堅決表示，希望各國政府在未來對於有關污染問題所將從事之一切研究，應共同進行，仲裁法庭之此項表示，在環境維護極感迫切的今日，顯然指出，僅僅適用國際責任於防止污染之國際關係中並不已足，應更向前邁進一步，朝向國際合作與規範之途方為圓滿。由本節所述可知，雖然有關禁止污染環境之義務的一般法律規則未見形成，但是其原則却久已存在，而且隨着國際關係之發展，其必終成為規範各國在保護環境行為方面之法律規則應無可置疑。

#### 四、禁止污染海洋之協定法規則

海洋係人類環境的一部分，而其佔全球面積之比例又最大，加以近年以來，各國依賴海洋之程度日漸增加，是以防止海洋遭受污染，成為國際社會所共同關切的問題，保護環境之一般法律原則固然應適用於海洋，但如何使海洋在各項日增頻繁的活動中，免於污染之威脅而維持其應有之秩序，亦因此成為國際規範的重要目標，是以許多防止海洋污染的國際條約，在近二十余年以來紛紛的締結，不過海洋各部分的法律地位既屬不同，各國在各不同海洋區域的權利義務亦因此有異，吾人為便於說明起見，分以下兩節來加以探討。

##### (一) 各國在其管轄權範圍內之海域中防止污染之權利

一個國家的管轄權及於其領陸、領空及領海，換言之，在其領域內，一國行使排他的管轄權<sup>(47)</sup>，不過就一國的海域管轄範圍而言，實證國際法承認，一國之主權除得及於領海之外，尚得於其領海外之鄰接區行使某些特定的權利，並對於其大陸礁層，為探測暨開採礁層自然資源之目的而行使排他的主權上權利，在海洋法現階段發展的實踐中，近年來亦承認沿海國為開採自然資源之目的，得對離海岸兩百浬之「專屬經濟區域」行使主權上權利<sup>(48)</sup>。

依據一九五八年領海暨鄰接區公約第一及第二條的規定，沿海國之主權，除及於領海水面、水域空間外，並及於其海床與底土，但此項主權之行使，應受國際法其他規則之節制，換言之，沿海國須忍受其他國家之無害通過其領海，蓋此乃習慣國際法之規則，是以凡在其領海內之一切活動，在原則上均為沿海國管轄權行使之對象，其中自然包括防止海洋污染的活動在內，至於在鄰接區域及大陸礁層的海域中，沿海國所得行使的管轄權<sup>(49)</sup>，雖僅限於某特定目的而已，但就防止海洋污染而言，沿海國得行使之權利却亦應受到承認的<sup>(50)</sup>。

在一國領海內，沿海國既得行使主權權利，則有關防止海洋污染所得採取之措施，自亦在其裁量的範圍之中，不過沿海國既須忍受他國船舶的無害通過，則在防止海域污染方面，沿海國的管轄權是否因此也要受到限制呢？首先吾人根據領海暨鄰接區公約第十四條第二項、第三項與第四項之規定來觀察，則所謂「通過」與「無害」之性質乃是分別加以規定的，所謂通過乃是「在領海中航行，其目的或僅在經過領海而不進入內國水域，或為前往內國水域，或為自內國水域駛往公海」（第二項），而通過在某些條件下係包括停船及下錨在內的（第三項），由公約的規定看來，通過不過是一項單純事實而已，此項事實的具有無害性質，係在「通過如不妨害沿海國之和平、善良秩序或安全」的情形才存在的，換言之，此無害性質乃是附加於「通過事實」的「法律條件」，而此法律條件的付諸實施，則應依該公約之條款規定及國際法其他規則為之（第四項第一款），由此觀之，有關無害通過的實施，其應適用的法律規則如次：沿海國不得阻撓外國船舶的無害通過，但得採取必要的措施，以阻止並非無害的一切通過，就污染海洋的現象而言，它顯然是對沿海國構成有害的後果，於是根據公約的規定，在何種情況下，沿海國得拒絕一艘被視為可能引起海水污染的船舶通過呢？或者在何種情況下，得將此種船舶置於某些事先規定的條件下，以避免或減少污染的危險呢？換言之，沿海國是否可以拒絕大型油輪的通過其領海呢？它是否可以制定有關船舶的建造、航行證

書、航海人員資格、航海路線等事項的法律，而對違反其規定的船舶拒予通過其領海呢？總而言之，沿海國為防止海域之污染事件，它得制定並適用其國內規則至何等程度，而不與習慣法所承認的通過權有所牴觸呢？關於此等問題，吾人分以下幾個層次來加以探討。

〔一〕依據領海暨鄰接區公約之規定，沿海國可得行使之權利：

領海暨鄰接區公約第十七條規定：「外國船舶行使無害通過權時，應遵守沿海國依本條款及國際法其他規則所制定之法律規章，尤應遵守有關運輸及航行之此項法律規章」，此項規定雖未明文將「污染行爲」列入為違反沿海國法律規章之範圍，但是沿海國得將此條款擴大解釋為包括污染行爲在內並不為過，是以沿海國得對於在其領海內違反有關運輸及航行法律規章而引起污染現象的外國商船或用於商業目的的外國公船加以懲罰，不過領海暨鄰接區公約所規定者係針對業已違反法律規章的行為之船舶，換言之，對於已經產生之污染行為，沿海國方可加以懲罰，如果對於尚未造成污染之行為，沿海國可否將此項通過行為置於某些先決條件之下呢？如果可以的話，則沿海國之行為顯然損害了習慣法所承認的無害通過權，因為他國船舶之行為，若尚未構成違反沿海國之法律規章，即尚未對「沿海國之和平、善良秩序或安全」有所妨害，沿海國似乎未能因此即禁止在其領海內之通過，不過問題所在是，污染是否即對沿海國之「安全」或其他權益構成妨害呢？國際法委員會在擬定第十四條草案時，曾將領海內之海洋資源列為應予保護之權益，但一九五八年海洋法會議時並未加以採納，不過在第十四條第五項中，却隱約地涉及此一權益的保護，它規定：「外國漁船在通過時，如不遵守沿海國為防止此等船舶在領海內捕魚而制定公佈之法律規章，應不視為無害通過」，然而污染或可能妨害海洋利用之污染，並未為領海暨鄰接區公約所明文提及，雖然如此，有些學者則認為領海暨鄰接區公約第十四條第四項之規定（和平、善良秩序或安全），乃係一九五八年海洋法會議欲承認沿海國得有廣泛裁量權，以決定外國船舶在通過領海時所欲保護其權益的表示<sup>(1)</sup>，即使海洋法會議並無此意，污染現象對於沿海國之「生態安全」（ecological security），至少是構成嚴重的威脅，V. Koretsky 在國際法學會（Institut de Droit International）論及海洋污染問題時即表示，大型油輪本身即代表一項極大的危險（un danger extreme）<sup>(2)</sup>，是以從維護海洋環境觀點而論，如何維持沿海國利益與無害通過權間之平衡，乃是極迫切的問題，吾人以為，為達成此一目的，現行領海暨鄰接區公約的有

關規定應有所修正，因為該公約固然包含有習慣法規則在內，但許多規定顯然只考慮到海權國家之利益，對於沿海國權益之考慮則有未逮，例如第十四條第四項中「如不妨害」之規定，顯然係指妨害必須是實際上已發生，方可認為是對沿海國「安全」有所妨害，而此項妨害事實之產生，仍須由沿海國負舉證之責<sup>⑬</sup>，此種規定，自防止海洋污染的沿海國權益而言，顯然極不公平，吾人以為，根據領海暨鄰接區公約第十六條第三項規定予以擴大解釋，則沿海國雖不得完全禁止外國船舶之通過其領海，但是如果為保障沿海國之安全確有必要時，在其獲得有關外國船舶以不污染之保證，及沿海國具有防止污染設備或能力以前，得「暫時」停止某些具有污染危險性之外國船舶之通過領海，只要沿海國在對待外國船舶時不採取差別待遇即可，而為避免沿海國在決定污染危險性之標準上有專斷情形，國際社會應締結一國際公約，採納共同標準或規格，如此即可確保無害通過權之維持不墜，復可保護沿海國在領海中所具有之權益。

### （一）國際法學界對本問題之態度：

國際法學者對於沿海國在其領海內，為防止海域污染所得行使權利的觀點，當然是因人而異，不過最足以表示國際法學界意見，並對國際法發展極具影響作用的學術機構，當推國際法學會（Institut de Droit International），其決議的重要性是不可忽視的，對於傳統國際法規則，如何適應因科技發展所造成的新情勢（污染現象），該學會在一九六九年所舉行的年會中有明白而深入的探討，顯示有關防止海洋污染在此方面的重要趨勢。

吾人並不否認，在國際法學會中，國際法學者意見或其着重之處仍有出入，例如 Munch (F.) 認為海上船舶意外事件造成污染現象，在實質上是危害到沿海國家權益的，因此依現行法（Lex Lata），沿海國對於允許進入其領海以內水域的外國船舶，具有制定防止污染之某些應遵守條件的管轄權，而 Waldock (H.) 則唯恐沿海國對此類事項執行規範之權，有流於濫用之弊，因而危及其他正當權益<sup>⑭</sup>，至於 Vallat (F.) 雖然承認沿海國應有防止污染意外事件發生之需要，但又主張無害通過權之存在，因此對沿海國之此種權力應有所限制<sup>⑮</sup>，儘管學者們的觀點稍有出入之處，但是大多數學者的觀點則是一致的，此種觀點可從該學會負責「研究防止海域污染之適當措施」委員會報告中窺見一斑，該委員會係由 Andrássy (J.) 教授擔任報告人（rapporteur），他在其報告中表示，由於近年以來，油輪噸位數的急速增加，因此只需一場意外事件發生，即可能造成

災害的後果，由於此種新事實的存在，因此也就改變了運輸的性質，是以沿海國家應得禁止具有污染危險性的船舶進入其領海以內之水域中，是以此種船舶之通過其領海即不得視為無害，於是對於此等運輸乃須有特別之規範，基於此項理由，實證國際法應授權沿海國得採取規範油輪運輸之措施，並對於不遵守此等規範之一切船舶視為非無害通過<sup>(44)</sup>，沿海國所得採取之措施，包括有關船舶之建造、裝配、航海證書、海員之資格及其他之重要因素，如應予遵行之航道、船速之最高限度及導航之必需等<sup>(45)</sup>，上述沿海國所得採取之措施，在傳統國際法之中，顯然是屬於船旗國國內法規範的範圍，是以此等有關航海安全措施所得行使權力之此項重大改變，似應限於某種範疇之內，方不至於有濫權之弊，因此國際法學會乃認為，沿海國所得行使之此等權力，應以針對油料運輸時為避免污染意外災害發生之規則的遵守為限，因此所採取之措施，亦應以為避免污染災害發生而認為有必要或合理者為限<sup>(46)</sup>。至於通過沿海國領海時所應遵守之此等技術規則，在原則上應由各國共同決定，或締結條約或由國際組織決定<sup>(47)</sup>，但是在無共同措施時，沿海國得片面行動，以防止其領海被污染，如果沿海國在此方面採取行動，它不僅為保護其權益而已，實際上亦所以為國際社會之利益而消除污染之危險，此項行動即法國法學者 Scelle (G.) 所稱的「雙重功能」(dedoublement fonctionnel ; duality in function)<sup>(48)</sup>，報告人 Andressy 教授在其報告中即指出，「由於國際社會本身不具有其執行機構，為防止意外事件之發生，各國必須擔負起某些活動」<sup>(49)</sup>，是以在防止海域污染方面，沿海國之「某些活動」（即採取必要之措施），顯然係為國際社會之利益而行動，乃實現了「雙重功能」的作用。沿海國在防止污染方面所得行使之權力，固然亦在維護國際社會之利益，但是如果沿海國在此方面的態度是消極的話，也就是說，如果它不採取必要措施的話，它是否因此會引發國際責任呢？換言之，國際法是否課沿海國以採取必要措施的責任呢？關於此一問題，國際法學者之觀點頗為分歧 Andressy，不認為沿海國有此責任，但是 Paul de Visscher 却以為，規範並在必要時禁止通過其領海，係沿海國對國際社會之一項責任<sup>(50)</sup>，依國際法學會決議之第一條規定看來，顯然各國有義務採取適當措施以防止海域之污染<sup>(51)</sup>，吾人以為，國際法學會之態度似乎太過激進，因為即使現行法承認沿海國有責任時，亦僅在沿海國未盡應有之注意(due diligence)時方有意義，國際法學會之建議，因此至多僅能視為應行法 (de lege ferenda) 規則而已，在現行法之中，如果沿海國對於外國船舶不強制適用有關建造船舶或安全之規則，沿海國並不因此而引起國際責任，在事實上，如果課各國以此項責任，在實

施上必多困難，因為大多數國家，特別是開發中國家必無法符合此項要求，此正由於技術上暨設備上之困難所致。

國際法學會在其一九六九年九月十二日有關海域意外污染之國際措施之決議中，不僅承認沿海國有權禁止不~~符~~合有關規定之船舶通過其領海<sup>(54)</sup>，亦得禁止其通過鄰接區<sup>(55)</sup>，有些學者對此點深表懷疑，因為他們認為，一九五八年領海暨鄰接區公約第二十四條第一項規定，沿海國所得行使之必要控制，乃係為防止並懲治「在其領土或領海內有違反其海關、財政、移民或衛生規章之行爲」，是以即使海域之污染得視為係違反衛生規章之行爲，亦需此等行爲係在其領土或領海內業已實施，沿海國方可有權行動<sup>(56)</sup>，Sorensen 即懷疑沿海國得在鄰接區為防止污染而禁止船舶之通過<sup>(57)</sup> 吾人以為一九五八年領海暨鄰接區公約第二十四條第一項之規定，得解釋為授權沿海國為防止海域污染而採取適當之措施，其中包括禁止有污染危險之船舶通過鄰接區<sup>(58)</sup>，因為依第二十四條規定，違反「衛生規章」之行爲（即污染行爲），並不必然在其領土或領海內實施，而只需有實施之可能即可，其所以如此乃是由於第二十四條第一項第一款顯然係指「防止」違反行爲之發生，是以為防止對海域之污染，沿海國顯然得採取必要之措施，其中包括禁止船舶之通過鄰接區。

(3) 依一九七三年十一月二日防止船舶污染之國際公約規定，沿海國所得行使之權利：

根據一九七三年防止船舶污染之國際公約附件 (annexe) 中有關防止油料污染規則 (Régles) 之規定，新油輪之建造與裝配應依有關油槽設備、體積大小限制、運載能力、儲存暨排泄油渣裝置、測油器、卸油管線等規定實施，凡總噸數等於或超過一百五十船噸 (Tonneaux) 之油輪，在使用之前，其結構及裝配材料即需接受完全檢查，並且在不超過五年期間內，其結構應作定期檢查，在兩年中，對其輸油材料及排泄油廢料之管制器應加檢查，在檢查合格後，即發給防止油料污染之合格國際證明書 (Certificate)，此等證明書，其他本公約之締約國應視為有效<sup>(59)</sup>，凡持有此等證明書之一切船舶，在其他締約國管轄下之港口或海運終站，應受該國之有關官員之檢查，此項檢查僅得為查核船上是否具有有效證明書而已，除非該國有明確之理由，認為船舶或其裝備之性質，顯然有異於證明書上所記載者或者在船上根本並不具有有效之證明書，則檢查船舶之國，得在該外國船舶對海域不致造成過度危險情況下，採取必要措施以阻止該船開航，不過，該國得授權該外國船舶離開港口或航海終站，俾駛往最近之船塢作適當之修理<sup>(60)</sup>，此外，如果本公約締約國認為其他締約國之船舶不符合本公約之規定，得拒絕其進

入在其管轄下之港口或海運終站，不過應立即通知該船旗國之領事或外交代表或其本國政府<sup>(6)</sup>，本公約之規定，尙得適用於非締約國之船舶<sup>(2)</sup>。

根據上述一九七三年防止船舶污染之國際公約之規定，有幾個問題值得注意：第一，如果一締約國之船舶具備有防止污染之合格證明書的話，其他締約國是否必須允許其進入本國港口或內水呢？如果是的話，則本公約之規定，顯然修改了習慣法規則，因為一個國家在習慣國際法之下，是有權拒絕其他國家船舶進入其港口或內水的，除非另有條約之規定為例外，但依本公約規定觀之，並無任何條款表示，締約國有義務讓其他締約國船舶進入其港口或內水，是以有無證明書與可否進入港口似無明顯之關聯，並且就加強防止海洋染染方面而言，本公約第五條第三項之規定似嫌多餘，蓋除非本公約規定，各締約國有義務允許具備證明書之船舶進入其港口或內水，否則本公約有關證明書之規定即毫無意義，至於已進入港口或內水之船舶，沿海國之禁止不符合規定之船舶離開港口或內水，顯然是「扣船」之實施，與一國為實施「報仇」所執行之扣船，或與一國在戰爭爆發前，為防止情報之洩漏，以及為避免疫病之傳染而實施之扣船，有其類似之處，此外，第五條第四項之規定，顯然是習慣法中「條約對第三者無利亦無損」原則（Pacta tertius nocent nec prosunt）之例外，但是由於沿海國有權決定是否允許任何國家之船舶進入其港口或內水的，因此第五條第四項之規定亦毫無意義；其次一個問題是，對於不具有證明書之船舶，沿海國可否拒絕其通過領海呢？一國船舶有權無害通過他國之領海，乃係習慣法所承認者，但是如果船舶不具備有證明書，則顯然具有污染海域之危險性，因此在此種情況之下，沿海國當然得拒絕該船舶之通過其領海。

## （二）各國在其管轄範圍內之海域中防止污染之義務

在沿海國管轄範圍內之海域中，為防止海洋污染之產生，它固然享有其得以行使之權力，但是在其管轄權所及之海域內，為防止污染之發生，以免損及他國之權益，沿海國亦負擔有相對之義務，這乃是一般國際法暨司法判例所確認的，在協定法之中，雖無明文規定此項義務的條款，但是依一國有義務在其領域內保護他國權益之原則觀之，吾人不難根據現行法指出，此乃沿海國在其管轄範圍內，為防止海洋污染所應負之義務。根據領海暨鄰接區公約第十五條第二項規定：「沿海國須將其所知之

領海內航行危險以適當方式通告周知」，因此如果在一國領海內存在有足以對航行構成危險之情勢，沿海國不以適當方式通告周知，或者不以適當方法阻止其對外國船舶產生危險，則外國船舶在領海內因此發生碰撞或觸礁事件，並因此而產生污染海域之現象，則沿海國對於海洋污染之後果應負其責；此外，依大陸礁層公約第二條之規定，沿海國對其大陸礁層得行使主權上權利，但此項探測及開採自然資源權利之行使，依該公約第五條第一項之規定，「不得使航行、捕魚或海中生物資源之養護受任何不當之妨害」，換言之，如果沿海國從事大陸礁層之探測及開發該礁層之自然資源，因此污染海域而妨害其他國家在航行、捕魚及海中生物資源養護方面之權益，則其在損害他國權益應予賠償之國際責任於焉產生，依據同一公約第五條第七項之規定：「沿海國負有在安全區內採取一切適當辦法以保護海洋生物資源免遭有害物劑損害之義務」，於是如果在安全區內所建之設置（installation），為一項意外海洋污染之來源（如一九六九年元月之Santa Barbara事件）<sup>⑬</sup>，因此波及其他國家之海域或海岸，在此情況下，顯然損及其他國家之權益，而該沿海國在此情況下，有關防止海洋污染義務可謂未能履行，因此必然引生其在此方面之國際責任，至於在鄰接區內之污染行爲，沿海國固然有權採取適當措施予以防止<sup>⑭</sup>，則相對地，如果污染行爲產生因而損及他國之海域或領土，沿海國似亦不能完全逃避其法律上之責任。

### 三 各國在公海上防止污染之權利

公海乃不屬於領海或一國內水之海洋所有各部分<sup>⑮</sup>，因此公海係對各國一律開放的，任何國家均不得對公海任何部分主張其主權<sup>⑯</sup>，一國在公海上所得行使之管轄權，僅得對懸掛其本國國旗航行之船舶實施<sup>⑰</sup>，換言之，任何國家僅能對具有本國國籍船舶行使屬人管轄權，而不得對公海任何部分行使屬地管轄權（territorial jurisdiction），於是，如果在公海上有意外事件發生而造成污染後果，或者如果在公海上傾倒油料廢料或輻射廢料而引起污染，則受污染威脅的國家，可否在公海上採取行動，以防止或減少其對本國海域或領土之污染呢？如果不可以的話，難道沿海國之利益即任令遭受污染的侵害與威脅嗎？如果是可以的話，那麼公海自由的原則是否因此而受到打擊而動搖呢？關於此等問題，吾人仍然分兩部分來加以探討：

#### 〔國際法學界之態度〕

根據一九五八年公海公約之規定，各國行使習慣法及國際法一般原則所承認之各項公海自由，「應適當顧及其他國家行使公海自由之利益」<sup>(8)</sup>，因此吾人以為習慣法中「公海自由」原則並非是絕對的，而需配合科技發展後新情勢的要求，如果任何國家在公海上行使公海自由原則所包括的各項自由，因此而污染海洋並威脅或損害沿海國或任何國家之權益，則其未「適當」顧及其他國家行使公海自由之利益至為明顯，是以受威脅或損害國家，為維護其本身合法利益，當然應得在公海上採取適當之措施，但此項國家措施之法理基礎何在呢？學者對此問題會提出其不同看法，而以國際法學會之討論最能反映對此問題的觀點，國際法學者曾經試問，受到海洋污染的國家，可否假藉自衛權(self-defense)保護本身權益，而在公海上採取行動呢？事實上，此項自衛權為聯合國憲章第五十一條承認為一項「自然權利」，但是此項權利乃係為對付「武裝攻擊」(armed attack)而行使，是以吾人很難想像，此項權利可做為防止海洋污染之法理基礎<sup>(9)</sup>，十九世紀的國際法學者認為，國家為保護本身生存與權益習慣法係承認國家有自保權(right of self-preservation or self-protection)的<sup>(10)</sup>不過此種理論乃是傳統國際法中國家主權原則下的必然結果，因為在國際社會之中，當時並無維持國際和平與安全的國際組織存在的緣故，此種「自保權」理論，受到現代國際法學者的批評，因為如果說它是國家的一項權利，則其他國家便有義務需忍受此項權利行使之一切後果，而事實上並非如此<sup>(11)</sup>，但在國際法學會討論時，仍然有不少學者提到此項自保權，認為在無任何其他方法時，在面對着一項嚴重而緊急的危害時，國家具有行使此項不可分離的自保權利<sup>(12)</sup>，其他的學者極力反對此種理論，認為自保權觀念深具主觀色彩，因此有濫用之弊，Jenks(W.)就認為，自保觀念與其說是對實證法律解釋的基礎，不如說它是無秩序的源由，Rousseau(ch.)也認為，一個國家以一項所謂的「必要權利」(un préposé droit de nécessité)或自衛權做為採取片面措施之基礎，那是危險的，這是因為此種觀念的內含不確定，其論證甚具彈性，極易於引起許多嚴重的濫用，無論如何，類似比種雙重基礎，很難用以說明目的在防止在根本上具有技術性現象的產生及消除其後果，因而必須採取技術性措施之根據<sup>(13)</sup>，不過國際法學會最後仍同意，沿海國得在公海上採取適當措施以維護其本身權益，只要此等措施之行使符合某些特定條件即可，根據該學會對於意外事件發生時可採取措施之決議第一條規定：「由於公海上意外事件或者與此意外事件有關之行為發生時，因此引起極重大之後果，而使任何國家之海岸或有關利益因此面臨着受到海洋污染或污染威脅之嚴重暨緊急危險，得為防

止減輕或者消除此危險而採取必要之措施」，此中所謂「嚴重暨緊急危險」（danger grave et imminent）與「極重大之後果」（Consequences très importantes）之詞句，顯然極不確定而具主觀色彩，但亦所以反映出爲維護沿海國利益及爲保護船旗國利益間之平衡的極端困難情勢，但在原則上，本條之規定乃在承認沿海國在某種情況下，得在公海上採取必要之措施，以維護本國之權益而免受海洋污染之侵害，不過，在沿海國得以採取必要措施之情況下，仍需遵守某些條件之實施方爲有效，方爲合法，此等條件即爲國際法學會決議中第三條之規定，該條規定，沿海國在公海上所採取之干預措施，不得超越爲防止、減輕或消除污染危險而合理地認爲必要之程度（raisonnablement Considérer Comme nécessaires），換言之，此等措施不得不當地侵害其他有關國家或自然人或法人之利益（例如船旗國、第三國或其他自然人或法人利益），在所採取措施中，欲認爲係合理者，應考慮其與以下幾項因素應成一比例：①設若此等措施未採取，則產生立即損害之範圍與可能性；②此等措施可能之有效性；③此等措施可能造成損害之程度。於是沿海國在其採取措施時，務必在考慮此等因素後始可實施，否則若因此而損及他國或他人時，即須予以賠償<sup>④</sup>，不過在此中所謂「合理」之標準，似依沿海國或船旗國之解釋而有差異，換言之，「合理」之標準仍嫌太過份主觀，好在該決議第四條規定，在採取必要措施前，仍須遵守一些「磋商」與「通知」程序上條件，而爲建立磋商之客觀標準，國際法學會希望設立公正之專家磋商組織，以免引起不必要的爭執。

### 〔二〕實證法之規定：

吾人根據一九五八年公海公約廣泛的解釋，認爲沿海國爲維護其合法權益以防止遭受污染，得在公海上採取必要之干預措施，此項觀點固爲國際法學界所普遍地承認，然而對於此等干預行動之實施，最近之實證法又有如何之規定呢？此即一九六九年十一月二十九日干預公海油料污染意外事件之布魯塞爾公約（Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures）與一九七三年十一月一日油料以外物質污染時干預公海之倫敦議定書（Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures）之規定，吾人分別加以析釋如下：

一千預公海油料污染意外事件國際公約。

受到海上意外事件油料污染或污染威脅的國家，得在公海上採取適當措施而加以干預，此項原則為一九六九年干預公海油料污染意外事件的國際公約所承認<sup>(5)</sup>，本公約認為，在公海上所採取之此等行動，其目的僅限於防止、減輕或消除污染對沿海國海岸或關聯利益之嚴重與緊急之危險（第一條），此處第一條所言「關聯利益」（intérêts connexes）乃指有關沿岸或港口或河口之海洋活動而言，其中包括對有關人口構成主要生活手段的漁捕活動在內，也包括有關地區之觀光特徵、濱海居民之健康及有關地區之福利在內，當然海洋生物資源、動植物之養護均包括在其中的<sup>(6)</sup>，不過本公約所規定採取之干預行動，係屬「例外性質」（Caractère exceptionnel）<sup>(7)</sup>，而且乃係針對可能引起極重大損害後果（Conséquences dommageables très importantes）之污染而言，其所以如此慎重規定，顯然在避免對公海自由原則有所損害之故<sup>(8)</sup>，亦所以考慮維持習慣法中「公海自由」原則於不墜，並欲顧及為消除科技文明所帶來不良後果之一項勉強的平衡。為維持此項「平衡」，則沿海國為防止污染以免對其權益有所損害，因此在公海上採取之措施必須符合某些條件，一九六九年公約之規定與國際法學會對此問題之態度相同，依該公約第五條規定，沿海國採取之干預措施，應與其實際上遭受到或所受到威脅之損害成比例，且不得超出為防止或消除污染危險合理地認為必要之程度，一旦目的達成此等措施即須結束，而且此等措施不應對船旗國、第三國或其他有關之自然人或法人之權益為不必要之損害<sup>(9)</sup>，由上述規定可知，公約對於習慣法中「比例」之原則是加以採納的，並對此原則更確定地予以界說，至於衡量受污染損害國家所採取措施與損害是否成比例之標準，該公約第五條第三項亦有所規定，可說與國際法學會決議中第三條之規定若合符節，不過在採取此等措施之前，有關國家似有義務「磋商」（Consulter）或「通知」（Notifier）有關國家或個人<sup>(10)</sup>，並得「諮詢」專家之意見<sup>(11)</sup>，不過關於沿海國家之磋商義務也有免除之例外情況，即在緊急需要採取立即措施之情況時，則沿海國「磋商」「通知」之義務可以免除<sup>(12)</sup>，締約國如果未能遵守條約上所規定之義務而採取行動，因此損及其他國或任何有關之自然人或法人時，即應給予賠償。

本公約雖然對於污染受害國規定可以採取行動，並對此等行動之實施規定明確的條件，並規定在未能符合公約規定之情況下，應負賠償之責任，但是本公約由於是沿海國權益與公海自由原則間勉強妥協的平衡，是以所用的字句均極含糊不定，易生爭端，例如何為「合理地認為必要之措施」（Les mesures raisonnably nécessaires）呢？何為「緊急」（urgence）

? 何爲「比例」(proportionnalité) 呢？凡此均依有關國家之觀點與情況而可作不同之解釋，是以爭端產生時，爭端當事國即有義務以談判、調解或仲裁加以解決<sup>⑥3</sup>，此外，在公海上採取干預行動的國家，不得以尚未用盡國內救濟方法爲藉口，而拒絕他方以調解或仲裁解決爭端的要求<sup>⑥4</sup>，公約的此項規定，實係說明海洋污染及在公海上採取措施因此所引起的爭端，乃屬國際性質的問題，亦即國與國間的問題，當然得免於「用盡國內救濟方法原則」(Principle of local remedies) 的適用。

自防止海洋污染立場而言，本公約最大缺點在於其防止或消除污染的規定或義務，不得適用於軍艦或其他非商業用的公船<sup>⑥5</sup>，當然軍艦或其他公船視爲國家的機構，得享有免受他國管轄之權，此乃係久被承認之國際法規則，亦爲一九五八年公海公約第八條與第九條所確認，但是自防止海洋污染之觀點而言，一艘補充軍艦燃料的國家油輪，或者一艘擱淺或觸礁之軍艦，其造成海洋污染或污染威脅之情形，與一般油輪或商船並無不同，因此吾人同意 Morin 教授所提出之主張，他認爲，如果一艘公船或軍艦因爲意外事件而已爲其船員所拋棄，則該船應視同一般商船<sup>⑥6</sup>，因爲正如同 Lauterpacht(H.) 所說，「一艘遇難或爲船員所拋棄之軍艦，已不再爲國家之一個機構」<sup>⑥7</sup>，於是爲防止、減輕或消除對沿海國污染之威脅或危害，在此情況下，本公約之規則應得對此等船舶予以執行，方才能達到預期的目的。

## II 油料以外物質污染時干預公海議定書：

對海洋污染的物質並非僅限於油料而已，油料以外的物質，對於海洋同樣構成污染的危險，因此爲了補充一九六九年油料污染的國際公約規定，在海事諮詢組織主持之下，各有關國家又在一九七三年在倫敦締結了一項防止油料以外物質污染公海的議定書，在本議定書第一條裏，同樣地承認締約國得爲防止、減輕或消除對於海上意外事件或由於此等事件有關行動，因油料以外物質造成之污染或污染威脅而對其海岸或關聯利益所構成的嚴重與緊急危險得在公海上採取必要之措施，不過此等物質爲何，乃係由一專家機構所加以決定的，至於未爲專家機構所明定而又對人類健康有危險，對海洋動植物之有生資源有害，對觀光環境有損，或對其他一切合法利用海洋有礙的物質，在污染海洋而可能對締約國權益有損害危險或威脅時，締約國若採取措施以防止、減輕或消除其威脅或危險，則該國需證明此等物質確係如專家機構所確定物質的構成一嚴重與緊急之危險<sup>⑥8</sup>，吾人以爲，本議定書之此項規定，課沿海國以證明此等物質有害之責，實有不妥之處，蓋採取必要措施之國，只要能遵守「磋商

」「通知」「比例」之原則，其濫權之嫌即已可避免，何必復課以額外的義務呢？是以此項規定，自防止海洋污染觀點而論，係有利於船旗國而不利於沿海國之規定，顯然破壞了沿海國權益與公海自由原則間的「平衡」。如果吾人比較一九七三年公約與一九六九年公約第一條之規定，其中有一明顯的差異。一九六九年公約第一條所規定者係指油料對海水之污染或污染威脅而言（une pollution ou une menace de pollution des eaux de mer par les hydrocarbures），一九七三年公約第一條則不限於對海水之污染或污染之威脅，只要是對沿海國之海岸或其關聯利益構成污染或污染威脅（les dangers graves et immédiats que présentent pour leur cotes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution par des substances autres que les hydrocarbures），則該國即可採取行動，不必限於對海水污染所構成的危險，因此油料以外之物質，若因海上意外事件而構成對沿海國之海岸或關聯利益有污染危害，而不必經由海水污染始構成危害，則受害國即可在公海上採取行動，是以有關輻射塵之可能經由大氣而污染沿海國，沿海國即可採取必要措施，是以本議定書雖未明定輻射物質，吾人以為本議定書之適用應包括該物質在內。

實證法除以上兩公約所規定者外，沿海國在公海上所得採取行動之權利，亦早為一九五八年大陸礁層公約及捕魚暨養護公海生物資源公約所規定，依大陸礁層公約第五條第二項之規定，沿海國得為保護探測礁層及開發其自然資源之設置及裝置而採取「必要措施」，吾人以為，沿海國為探測及開採大陸礁層資源而保護其自身權益所採取之必要措施得包括防止海水污染之措施在內，因為正如前述<sup>⑧</sup>，如果沿海國未能採取防止污染措施而損及他國權益，則可能產生賠償之國際義務，是以為本身及其他國權益計，沿海國所得採取之措施，自然應該包括防止污染措施在內。而根據捕魚暨養護公海生物資源公約第六條之規定，「沿海國對於鄰接其領海之公海任何區域內生物資源生產之保護，有特別利害關係」（第一項），於是沿海國如為保護特定公海區域內生物資源之生產時，得採取必要措施<sup>⑨</sup>，此種措施當然可包括防止污染之必要措施在內，只需此等措施「係以適當科學結論為根據」<sup>⑩</sup>，則沿海國即得在公海上為防止海水污染而行使適當之權利。至於聯合國第三屆海洋法會議以來，各國提議設立之專屬經濟區域（exclusive economic zone），其法律性質應為公海部分<sup>⑪</sup>，但是沿海國仍得在此區域內享有一些特定的主權上權利<sup>⑫</sup>，因此儘管在專屬經濟區域之外國船舶，係在其船旗國管轄之下，但依非正式單一談判文件（Le texte

unique de négociation) 第三部第三十條與第三十一條之規定看來，在專屬經濟區域內進行拋棄被禁止之污染物或有進行此項行為嫌疑之船舶，沿海國有權對其進行調查與視察<sup>(4)</sup>，換言之，在未來海洋法中，有關防止海洋污染方面的規則是，沿海國得在專屬經濟區域內採取監督、規範與維護海洋環境之措施<sup>(5)</sup>。

#### 四 各國在公海上防止污染之義務

依據習慣法原則，一國之行使其自身權利不得損及他國權利此項原則亦為一九五八年公海公約所確認，依該公約第二條規定，各國行使公海自由及其他國際法所承認之自由時，「應適當顧及其他國家行使公海自由之利益」，是以在公海上航行之船舶，雖僅受船旗國之管轄<sup>(6)</sup>，但是也正由於僅有船旗國得對懸掛其國旗航行之船舶行使管轄權，因此各國「尤須對懸掛其國旗之船舶，在行政、技術及社會事宜上確實行使管轄及管制」<sup>(7)</sup>，因此，船旗國在防止海洋污染的義務方面，應善盡其適當注意（due diligence），在一九五八年時，有關海洋污染問題，尙未能如今日之受到嚴重的關切，不過在公海公約中，仍然對於各國在公海上防止污染之義務有概括性的規定，如該公約第二十四條規定：「各國應參酌現行關於防止污濁海水之條約規定制訂規章，以防止因船舶或管線排放油料或因開發與探測海床及其底土而污濁海水」，第二十五條規定：「一、各國應參照主管國際組織所訂定之標準與規章，採取辦法，以防止傾棄放射廢料而污濁海水；二、各國應與主導國際組織合作採取辦法，以防止任何活動因使用放射材料或其他有害物劑而污濁海水或其上空」，此項防止海洋污染之一般規定，因一九六三年八月五日莫斯科局部核武器禁試條約及一九七一年十一月一十九日防止棄置廢料污染海洋公約（Convention sur la Prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets）之簽訂而獲得部分的實施，根據莫斯科條約，締約國不得在大氣、太空或水中進行核武器之試爆，於是自防止海洋污染方面而言，締約國之此項義務乃係絕對的，因為核試結果，必然造成海水污染及對海洋資源之危害，而根據防止棄置廢料污染海洋公約之規定，締約國承諾採取一切可能措施，以防止棄置廢料及其他可能危及人類健康、危害生物資源、海洋動植物及損及舒適或有礙其他一切合法利用海洋之物質（第一條），凡此等協定規則，可謂對於國家在維護環境方面之一般義務的實現，然而在實證法之下，條約僅對締約國有效，對第三國無利亦無

據 (*res inter alios acta no:ere nec prodesse potest*)，是以欲實施防止海洋污染之「般義務」，此等條約規定對非締約國尚未能發生預期效力，不過，公海公約之規定乃係習慣法之宣示，而且一九七二年六月十六日斯德歌爾摩「人類環境宣言」亦規定：「各國應採取一切可能之步驟，以防止可能危害人類健康、損害有生資源暨海洋生物、破壞舒適或干擾其他合法使用海洋之物質污染海洋」（第七條），凡此實係重申習慣法之規定，而且一九七四年海洋法會議中，其第三委員會亦認為「各國有義務保護及維護海洋環境」<sup>⑨</sup>，在其一九七五年五月七日提出之非正式單一談判文件第二條，亦明白指出各國在保存暨維護海洋環境之義務<sup>⑩</sup>，凡此亦顯示海洋法發展之確認此項防止海上污染之原則，是以各國在公海上實負有不得污染海洋環境之義務，若有違背，則因此引生之國際責任乃不可避免，但依各項特定條約之規定而有不同之情況，例如根據一九五四年五月十二日防止油料污染海洋倫敦公約（一九六一年、一九六九年及一九七一年曾經修訂）之規定，凡在公海上拋棄油料污染海洋而違反公約規定之船舶，船旗國應加以懲罰，此項懲罰之刑度，不應輕於其在領海內所犯之同樣行爲（第六條），又如依據一九六二年五月一十五日之核船使用者責任之布魯塞爾公約（*Convention relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires*）之規定，核船使用者對於因核子材料或廢料所引起之外意外事件，因而危害第三者權益之情形應予負責，不問受到之損害係發生於何地（第二條及第十三條），而本公約之締約國同意，應採取必要之措施，因此使受害者得獲迅速而平衡之賠償（第十一條），於是各國對於在公海上之本國核船，應使之符合規定或阻止不合規定之本國核船在公海上使用，以免有意外事件而污染海洋（第十五條）。

吾人在研究上述公約及其他有關防止海洋污染的國際條約後，發覺各有關條約大多承認各國在海洋污染方面所造成之損害，應負有其絕對責任，而且此項賠償責任均有其最高額之限制，此種規定，可謂符合現實之需要，但在其他一些豁免污染責任之例外情形下，似應由一統籌之機構，負責防止、減輕並消除此等海洋之污染現象，以維護海洋環境之清潔，並符合整個國際社會之要求。

## 五、結論

在享受現代科技文明果實，而又無法避免其不良影響及後果的每一個國家，雖然以個別的或集體的方式，試圖防止或減輕污染之害，但是其成績仍然是有限的，其所以如此，乃是因為海洋係一不可以分割的整體，而在現行國際法體系之下，海洋却區分為若干部分，各國對於國家主權的堅持仍然極為固執，彼此不同而相互牴觸的利益又是錯綜複雜，加上近年以來，各國對海洋資源的需求日益殷切，因此各國對海洋權利之要求，更甚於其所應擔負之義務，於是事實的要求與法律的規定常有距離，面對着此種情勢，各國到底應如何行動方才符合其本身最佳利益，並且不違背國際社會之整體利益呢？將海洋視為一納污藏垢之所，當然已不為各國所接受，但是以不完整及無效率的法律，禁止各國對海洋的污染，並依靠各國善意的合作，這顯然也不是應該採取的途徑，事實上，設立一項健全的國際制度，使其得以全權處理海洋污染問題才是正途，雖然此項任務是沉重而費用極大的工作，但是國際社會却已體認此項工作之迫切需要，因此吾人以為，未來設立之「國際公海海底床組織」，應能擔任並完成防止並消除海洋污染之此項工作，因為一方面，它既具有專家人員，使防止並消除海洋污染的工作得以有效地進行，他方面，此項工作之推動所需之財源，又可自該組織從開採公海資源所收取之租金或開採稅中加以運用，是以為各國之個別利益以及國際社會整體利益計，此一組織之決定，應具有如同歐洲共同市場中執行委員會的決定一樣具有拘束力，如此一來，一個清潔，健康而舒適的海洋環境或可獲致，各國共享現代文明的果實而免受其害的希望方才能够實現。

## 〔註 譯〕

①一九五八年四月二十九日領海及鄰接區公約第十四條第一項。

11 sept. 1969, No. 3618, pp. 44.

②Shigeru Oda, "International law of the Resources of the Sea", Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de La Haye, 1969, II, pp. 355-404, in pp. 387-401; Albert Boyer, La réglementation internationale des pêches maritimes, Notes et Etudes documentaires, Bellan et Jean-Marie Péres, La pollution des mers,

③Jacques-Yvan Morin, "La pollution des mers au regard du droit international", Colloque 1973, Académie de droit international de La Haye, edited by Alexandre-Charles Kiss, Sijthoff, Leiden 1975, pp. 245; Gérard

1974, Que sais-je? Presse universitaire de France,

767-768

Chapitre premier, origine de la pollution, pp, 9-45.

◎正社◎ p'14

◎**莫林** Georges Morin, ibid; Bellan et Pérès, ibid., pp. 46-106

◎Lettre du directeur général de l'UNESCO au Secrétaire Général de l'ONU, A/AC135/2.7 fevrier 1968.

◎正社 J. P. Queneudec, "La Conférence de Bruxelles de novembre 1969 sur les dommages

◎Résolution V-19, pollution des mers, Nations Unies, A/A C 135/17, 17 juin 1968

◎正社 J. P. Queneudec. "La Conférence de Bruxelles de novembre 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer", A.F.D.I., 1969, pp. 747 et suivants

◎Mirlande Hippolyte-Manigat, La lutte internationale Contre la pollution des eaux marines, Notes et Etudes documentaires, 30 juin 1972, No. 3903-3904, p. 45

◎infra

◎U.N. Conseil économique et social, 49e session, rapport du secrétaire Général, "Coopération internationale pour les questions relatives aux océans", E/4836, 12 mai 1970 pp. 10-11.

◎正社 J. P. Queneudec, "La Conférence de Bruxelles de novembre 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer", A.F.D.I., 1969, pp. 747 et suivants

◎ibid., p. 9

◎正社 J. P. Queneudec, "La Conférence de Bruxelles de novembre 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer", A.F.D.I., 1969, pp. 747 et suivants

◎**莫林** Georges Fischer, "L'Agence internationale de l'énergie atomique", Annuaire français de droit international, 1956

◎正社 J. P. Queneudec, "La Conférence de Bruxelles de novembre 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer", A.F.D.I., 1969, pp. 747 et suivants

◎**莫林** Jean-Pierre Queneudec, "Le rejet à la mer de déchets radioactifs", A.F.D.I., 1965, pp,

◎正社 J. P. Queneudec, "La Conférence de Bruxelles de novembre 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer", A.F.D.I., 1969, pp. 747 et suivants

¶supra

¶Principle 21, Declaration of principles on the Human Environment, A/Conf. 48/CRP.26, 16 June 1972, Report, I.L.A. New York 1972.

¶Principle 22, ibid.,

¶U.N. Doc. A/Conf. 48/4. (Mimeo 11 April 1972) at 115.

¶Schachter, ibid.,

¶Report, I.C.J., 1970, p. 3

¶ibid., p. 32

¶U.N. Doc. A/Res/2995 (XXVII) (Mimeo 19 Jan. 1973).  
¶參閱Sohn "The Stockholm Declaration on the Human Environment", 14 Harvard International Law Journal

1973, pp. 496-502.

¶Document Com (73) 530 final B. p. 4; ¶Document Com (73) 530 final B. p. 4;

¶參閱Friedmann(W), "General Cours in public international law", Recueil des cours, 1969, II, t. 127, pp. 142-146; Rousseau (ch.), Droit International Public, 1970, t. I, (Introduction et sources), pp. 433-443;

Tammes (A), "Decisions of international organs as a source of international law", Recueil des cours, 1958, II, pp. 265-363; Skubiszewski (K), "A new source of the law of nations, resolutions of international organizations", Melanges Guggenheim, 1968, pp. 508-520; Tunkin (G), Droit International Public, problèmes

théoriques, pp. 101-112; Schachter (O), "Scientific advances and international law making", 55 California Law Review, 1967, esp. at pp. 426-427.

¶Schachter, ibid.,

¶Report, I.C.J., 1970, p. 3

¶ibid., p. 32

¶參閱Briggs, Herbert W. Briggs, Law of Nations, 1952, second edition, pp. 1026-1030.

¶Briggs, ibid., p. 240.

¶C.I.L. Recueil, 1949, p. 22.

¶American Journal of International Law, 1941, p. 716.

¶參閱The Island of Palmas Arbitration Case ¶參閱

Caracas 拉克薩斯島案 U.N. A/Conf. 62/C2/SR. 25, 7 août 1974.

¶參閱 Oda (S), "The concept of the Contiguous zone", International and Comparative Law Quarterly, Vol. 11, 1962, pp. 131-153.  
¶infra  
¶M. McDougall, The Public Order of the Oceans, 1962, p. 262.

¶Annuaire, Institut de Droit International, 1969, tome

I, p. 624

appropriées pour prévenir la pollution des milieux marins". ibid., tome II, pp. 363-364, 義解ノ羅ソ筆者所原。

② O.N.U., doc. A/CN. 4/Add. 1, pp. 53, 68.

③ Annuaire de I.D.I., 1969, tome I, pp. 634, 648.

④ ibid., tome II, pp. 309, 317.

⑤ ibid., tome I, p. 564; tome II, 568.

⑥ ibid., tome II, p. 364 (art II)

⑦ ibid., tome I, p. 570.

⑧ le préambule et l'article III de la résolution, ibid.,

tome II, pp. 363, 364.

⑨ Myres S. McDougal & Norbert Schlei, "The Hydrogen Bomb Tests in perspective: lawful measures for security" Yale Law Journal, 1955, pp. 648-710, 美國法學研究

McDougal & Associates, "Studies in World Public Order" 1960, pp. 783-843; Myres McDougal, "The hydrogen bomb tests and the international law of the sea",

A.I.I.L., 1955, pp. 356-361; Remigius Bierzanek, "La nature juridique de la haute mer", Revue Générale de Droit international public, 1961, p. 243.

⑩ Annuaire, IDI, tome I, op. cit., p. 560.

⑪ ibid., tome II, pp. 284, 321.

⑫ "Tous les Etats sont tenus de prendre,...les mesures

appropriées pour prévenir la pollution des milieux marins". ibid., tome II, pp. 363-364, 義解ノ羅ソ筆者所原。

⑬ supra

⑭ Annuaire, I.D.I., ibid., tome II, art VI, p. 364.

⑮ Morin (J.Y.), op. cit., pp. 286-287.

⑯ Annuaire, I.D.I., tome II, op. cit., p. 267.

⑰ Quéneudec (J.P.), A.F.D.I., 1968, op. cit., pp. 713-714.

⑱ Art. 5, para. 1.

⑲ 義解ノ羅ソ筆者所原。

⑳ 義解ノ羅ソ筆者所原。

㉑ 義解ノ羅ソ筆者所原。

㉒ 義解ノ羅ソ筆者所原。

㉓ Le Monde, le 4 et 6 février 1969.

㉔ supra

㉕ 一九五八年公海公約第1條。

㉖ 公海公約第5條。

㉗ 公海公約第11條。

㉘ 公海公約第11條。

㉙ 公海公約第11條。

㉚ 公海公約第11條。

㉛ de visscher 義解・Annuaire, I.D.I., op. cit., tome

I, p. 652.

㉜ O. de Ferron, Le droit international de la mer, tome I, p. 100; J. Colombos, The International law of

the sea, 6th edition, London, 1967, pp. 314-315; 330-331.

◎參閱 Oppenheim's International Law, tome I, pp. 297-298.

◎Annuaire, I.D.I., op. cit., tome I, p. 652.

◎ibid., p. 643.

◎國際法學會決議（意外事件發生時之措施）第6條。

◎一九六九年十一月二十九日干預公海油料污染意外事件國際公約序幅及第1條。

◎ibid., 第1條第四項。

◎ibid., 序幅。

◎ibid.,

◎ibid., 第5條第1-11項。

◎ibid., 第11條第1-11項。

◎ibid., 第11條第11項。

◎ibid., 第11條第4項。

◎ibid., 第8條第1項。

◎ibid., 第8條第11項。

◎ibid., 第1條第11項。

◎Morin (J.Y.), op. cit., p. 301.

◎Oppenheim's International Law, op. cit., Vol. I, pp. 851-852.

◎一九七〇年十一月二日 油料以外物質污染時干預公海議定書第一條第1-11項。

◎supra

◎專題監護公海生物資源公約第七條。

◎ibid., 第7條第1項。

◎Le texte unique de négociation, art. 47 §2, Doc. A/Conf. 62/WP.8 Part II, le 7 mai 1975, Quéneudec (I.P.), un problème en suspens: la nature de la zone économique, Revue iranienne des Relations Internationales, NOS 5-6 hiver 1975-1976, pp. 39-52.

◎art. 45, le texte unique de négociation, ibid.,

◎Le texte unique de négociation, A/Conf. 62/WP.8/Part III.

◎參閱泰及利亞草約第1條U.N. A/Conf. 62/C2/L. 21/Rev. I. 5 août 1974.

◎公海公約第六條。

◎公海公約第五條第1項。

◎A/Conf. 62/C.3/L.15, 22 aug. 1974.

◎Le texte unique de négociation, Doc. A/Conf. 62/WP

8/Part III.