

INTERNATIONAL AND
COMPARATIVE LAW REVIEW VOL.21

国际法与比较法 论丛

第二十一辑

李双元/主编

〔国际公法〕

北极东北航道使用权问题研究
国际人权义务的实现：全球与区域的比较研究
航空航天法对国际法发展的作用
非洲民族国家建构面临的挑战与国际法
主权概念的历史演变
——起源和归属的角度

〔国际私法〕

冲突法中外国公法性判决的执行
反思反致

〔国际经济法〕

论WTO下反倾销与反垄断之协调

〔民商法〕

美术作品上的担保权益研究
社会化与自由化的双重变奏
——对英国住宅租赁法的历史考察

〔诉讼法〕

诉讼中的司法权具有高于行政和立法权的权力及其对和谐社会的意义

〔国际法资料〕

美国俄勒冈州《侵权及其他非合同请求权法律选择法》
日本《为保护和利用专属经济区与大陆架而保护低潮线及完善基础设施的法律》

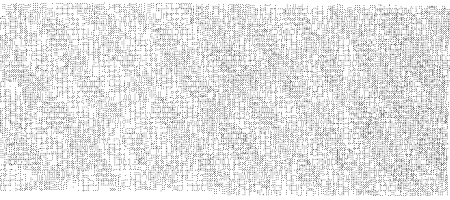
〔书评〕

法律理性之美的探求
——《质检法教程》的评价与建议

中国检察出版社

湖南省重点学科（国际法学）建设项目资助

INTERNATIONAL AND
COMPARATIVE LAW REVIEW VOL.21



国际法与比较法 论丛

第二十一辑

主 编/李双元
主编助理/欧福永
主 办/湖南师范大学法学院

中国检察出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际法与比较法论丛. 第 21 辑/李双元主编. —北京: 中国检察出版社, 2012. 4

ISBN 978 - 7 - 5102 - 0609 - 2

I. ①国… II. ①李… III. ①国际法 - 文集 ②比较法 - 文集
IV. ①D99 - 53 ②D908 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 062431 号

国际法与比较法论丛 (第二十一辑)

主编 李双元

出版发行: 中国检察出版社

社 址: 北京市石景山区鲁谷东街 5 号 (100040)

网 址: 中国检察出版社 (www. zgjccbs. com)

电 话: (010)68639243(编辑) 68650015(发行) 68636518(门市)

经 销: 新华书店

印 刷: 三河市西华印务有限公司

开 本: 720 mm × 960 mm 16 开

印 张: 23.5 印张 插页 2

字 数: 434 千字

版 次: 2012 年 4 月第一版 2012 年 4 月第一次印刷

书 号: ISBN 978 - 7 - 5102 - 0609 - 2

定 价: 35.00 元

检察版图书, 版权所有, 侵权必究
如遇图书印装质量问题本社负责调换

目 录

[国际公法]

北极东北航道使用权问题研究 周洪钧 钱月娇 (3)

国际人权义务的实现：全球与区域的比较

研究 何志鹏 崔 悦 (41)

航空航天法对国际法发展的作用

..... 郑 斌 (Bin Cheng) 著

张超汉 王玉红 译 王 瀚 校 (83)

非洲民族国家建构面临的挑战与国际法

..... 李伯军 (107)

主权概念的历史演变

——起源和归属的角度 郭 辉 (127)

[国际私法]

冲突法中外国公法性判决的执行 何其生 赵 楷 (151)

反思反致 [美] 埃尔文·N. 格里斯沃尔德 著

杜 涛 李旭菲 译 (187)

[国际经济法]

论 WTO 下反倾销与反垄断之协调 王恩山 欧福永 (233)

[民商法]

美术作品上的担保权益研究

..... 郭玉军 黄 芬 (263)

社会化与自由化的双重变奏

——对英国住宅租赁法的历史考察 包振宇 (297)

[诉讼法]

诉讼中的司法权具有高于行政和立法权的权力

及其对和谐社会的意义 陈泰和 (321)

[国际法资料]

美国俄勒冈州《侵权及其他非合同请求权法律

选择法》 曾二秀 译 (339)

日本《为保护和利用专属经济区与大陆架而保

护低潮线及完善基地设施的法律》 庄玉友 译 (345)

日本《为保护和利用专属经济区与大陆架而保

护低潮线及完善基地设施的法律之施行令》

..... 庄玉友 译注 (353)

日本《为保护和利用专属经济区与大陆架而保

护低潮线及完善基地设施的法律之施行规则》

..... 庄玉友 译 (358)

[书评]

法律理性之美的探求

——《质检法教程》的评价与建议

..... 许光耀 董笃笃 (365)

更正声明 (367)

稿 约 (368)

Contents

Public International Law

On the Use Right of Northern Sea Route Zhou Hongjun Qianyuejiao (3)

The Enforcement of International Human Rights

Obligation He Zhipeng Cui Yue (41)

The Contribution of Air and Space Law to the Development

of International Law Written By Bin Cheng,

Translated by Zhang Chaohan & Wang Yuhong, Corrected by Wang Han (83)

The Challenges Faced by Africa during the Construction of

the Nation – states and International Law Li Bojun (107)

The Historical Evolution of the Concept of Sovereignty Guo Hui (127)

Private International Law

The Enforcement of Foreign Public Judgments in the

Conflict of Laws He Qisheng ZhaoKai (151)

On Renvoi

..... Written By Erwin N. Griswold, Translated by Du Tao & Li Xufei (187)

International Economic Law

The Coordination of Anti – dumping and Competition Policy

under WTO Wang Enshan Ou Fuyong (233)

Civil and Commercial Law

The Security Interests in the Works of Art Guo Yujun Huang Fen (263)

Double Variations of Liberalization and Socialization: A Historical

Study on the Residential Landlord and Tenant Law of Britain

..... Bao Zhenyu (297)

Procedural Law

The Judicial Right in Procedure Exceeding the Administrative

and Legislative Right and Its Meaning to Harmonious Social

..... Chen Taihe (321)

Materials on International Law

On Choice - Of - Law for Torts and Other Non - Contractual

Claims of Oregon State Translated by Zeng Erxiu (339)

Act on the Protection to the Low - water Line and the Perfection

to the Base Facilities Translated by Zhuang Yuyou (345)

Ordinance for Enforcement of the Act on the Protection to the

Low - water Line and the Perfection to the Base Facilities

..... Translated by Zhuang Yuyou (353)

Order for Enforcement of the Act on the Protection to the

Low - water Line and the Perfection to the Base Facilities

..... Translated by Zhuang Yuyou (358)

Book Review

The Quest of the Beauty of Legal Rationality: Comments on and Suggestions

to the Textbook on Quality Inspection Law ... Xu Guangyao Dong Dudu (365)

Correction Statement (367)

Invitation to Contribution (368)

[国际公法]

北极东北航道使用权问题研究

周洪钧* 钱月娇**

目 次

- 一、东北航道海域的法律地位之争
- 二、东北航道使用权的开放与制约
- 三、东北航道使用权的规范机制设想
- 四、中国在东北航道使用权问题上的应对之策

一、东北航道海域的法律地位之争

（一）北极东北航道概述

北极航道是经由北冰洋，将大西洋与太平洋连接在一起的海上航道。20世纪前，由于北冰洋较大部分洋面长期被坚冰覆盖，通过北极航道穿行困难重重，因此除了探险家的船只及少量的商船，绝大多数船只选择马六甲海峡、苏伊士运河以及巴拿马运河等传统航道进行航行。但近些年来，因全球气候变暖，北冰洋的海冰日渐融化，北极航道的开通成为必然之势。由于北极航道的开通将大大缩短欧洲、北美以及东北亚间的海上航运距离，将带来巨大的经济效益，因此北极航道日渐成为世界关注的焦点之一。

现今，可利用的北极航道主要包括西北航道（Northwest Passage）和东北航道（Northeast Passage）。西北航道是东起巴芬湾，经加拿大北极群岛，沿美国阿拉斯加北部海岸线穿过白令海峡，将大西洋与太平洋相连接的系列航路

* 华东政法大学国际法学院教授、博士生导师。

** 上海对外贸易学院国际法专业硕士研究生。

线。^① 长期研究北极问题的加拿大学者法瑞德 (Donat Pharand) 提出西北航道共有七条可行航线, 基本得到了国际社会的公认^②。西北航道大部分航段穿过加拿大北极群岛水域, 因此加拿大以西北航道水域属其内水为由对西北航道主张控制权, 引起国际社会的争议, 美国与加拿大在西北航道问题上更是争论激烈。东北航道是西起冰岛^③, 经巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海、新西伯利亚海、楚科奇海到东北亚白令海峡的系列航线。与西北航道类似, 东北航道并不

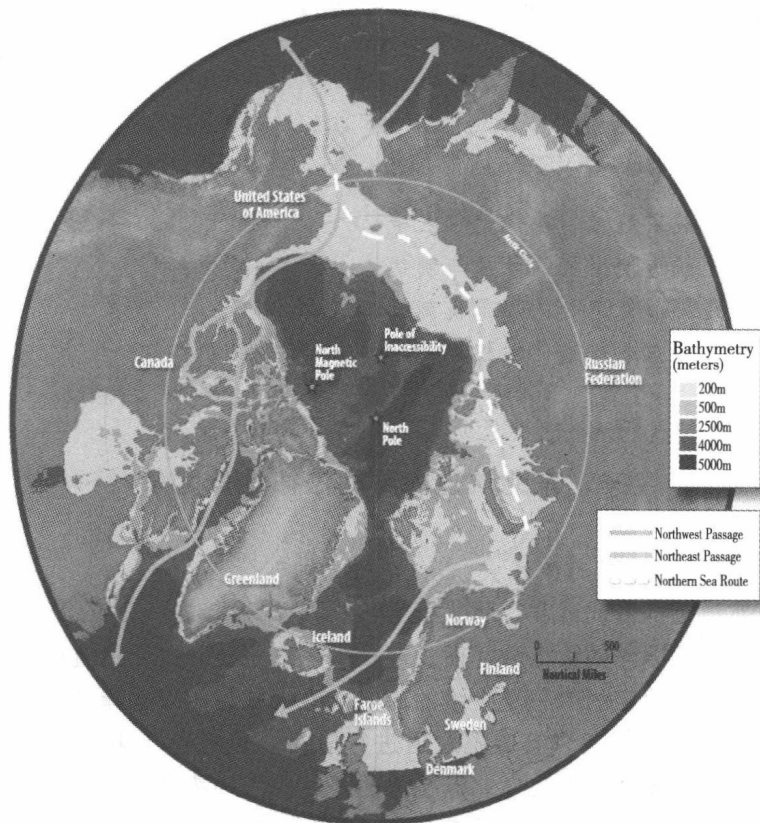


图 1.1 东北航道、西北航道示意图^④

① AMSA (Arctic Marine Shipping Assessment). 2009 Report, p. 20.

② 对 Pharand 提出的西北航道七条路线的详细介绍可参见郭培清:《北极航道的国际问题研究》, 海洋出版社 2009 年版, 第 3—4 页。

③ 东北航道的起点尚无统一观点, 多数认为在新地岛西侧, 也有认为在冰岛、挪威北角等地, 本文采取北极海运评估报告 (AMSA) 中的观点。

④ 图片来源: 北极海运评估报告 (ASMA Report 2009, Protection of the Arctic Maritime Environment. Arctic Council)。

是一条固定的航道和传统意义上“线性”的航道，它也由若干不同的航道组成，更多的是一个“海域”（sea area）的概念，船只根据冰情调整线路。东北航道主要有四条常行航线，途径喀拉海峡、维利基茨基海峡等多个海峡。因东北航道大部分航段处于俄罗斯北部沿海，由此俄罗斯以相关水域为其内水为由对过往船只多有限制，他国对此颇有非议，而东北航道的争端则主要集中在美国与俄罗斯之间。

全球气候变暖使得东北航道与西北航道的通航成为可能。联合国政府间气候变化专门委员会（Intergovernmental Panel on Climate Change）在2007年发布的第四次气候变化评估报告中指出，最近100年（1906—2005年）全球年平均温度上升了0.74摄氏度。报告还指出，北极平均温度几乎以两倍于全球平均速率的速度升高，“从1978年以来的卫星资料显示，北极年平均海冰面积已经以每十年2.7%的速率退缩，夏季的海冰退缩率较大，为每十年7.4%。”^⑤与此同时，来自美国“国家冰雪数据研究中心”（NSIDC）的最新数据也显示，2011年7月17日，北冰洋的海冰面积是756万平方公里，相较1979—2000年的平均面积少了近224万平方公里。另外，海冰在巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海以及巴芬湾等地尤其少，而楚科奇海、白令海峡、巴伦支海、喀拉海以及拉普捷夫海这些海表面的海冰的融化时间更是比1979年至2000年的平均时间要早两个星期至两个月^⑥。值得注意的是，这些海域都是北极航道特别是东北航道的航行水域。

气候变暖带来的海冰融化使得北极航道的开通希望与日俱增，2008年8月29日，卫星图显示西北航道和东北航道第一次同时冰融开通，NSIDC专家塞雷泽形容这是“具有历史意义的事件”，北极航道终于有了商业通航的可能性。而这一可能性很快在2009年夏季变成了现实，2009年7月，德国货船“布鲁格友爱”号和“布鲁格远见”号在韩国装货，然后向北行驶，途经俄罗斯符拉迪沃斯托克港（海参崴）后北上，穿过东北航道，于9月7日顺利抵达俄罗斯西伯利亚扬堡港，整修后顺利抵达鹿特丹^⑦。这次具有跨时代意义的航行昭示了东北航道不再只是“传说中的航道”，其具有作为商业航线的现实

^⑤ IPCC Fourth Assessment Report: Climate Change 2007, <http://www.ipcc.ch>, 访问时间2011年7月24日。

^⑥ National Snow and Ice Data Center, <http://nsidc.org/arcticseaicenews/index.html>, 访问时间2011年7月25日。

^⑦ Global Warming Reopens the Northeast Passage, <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1924410,00.html>, 2009.9.17, 访问时间2011年7月25日。

可行性。东北航道与西北航道潜在的巨大商业价值也使它们获得了世界的密切关注。

在目前有关北极航道的论著和文章中,常可看到“北方海航道”(Northern Sea Route)的概念,东北航道和北方海航道也经常作为意义相同的两个概念被使用。但东北航道与北方海航道并非等同,北方海航道只可以看做是东北航道的一个组成部分。

“北方海航道”概念由前苏联及俄罗斯政府提出并推广。前苏联及俄罗斯国内鲜见“东北航道”的称谓,大都使用“北方海航道”这一概念。前苏联在《苏联百科词典》中对北方海航道的定义是:“(北方海航道)是苏联在北极的海运航道,它位于北冰洋,连接苏联欧洲和远东港口,西起喀拉海峡东到普罗维杰尼亚湾,长约5600千米。”^⑧俄罗斯在1991年实施的“北方海航道海路航行规章”(The Regulations for Navigation on the Seaways of the Northern Sea Route)第1.2条中对北方海航道提出的官方定义中则表明,北方海航道西端是新地岛海峡的西部入口和沿子午线向北航行绕过新地岛北端的热拉尼亚角,东到白令海峡。前苏联和俄罗斯并没有把东北航道的巴伦支海航段包括在“北方海航道”内。

长期从事北极法律问题研究的著名学者、挪威南森研究院研究员威利·符斯滕撰文指出,北方海航道是从西端的新地岛向东延伸至白令海峡,只有加上巴伦支海航段,才构成东北航道^⑨。北极理事会出台的“北极海运评估报告”中也特别区分了Northeast Passage以及Northern Sea Route,报告中称:“北方海航道连接了西边的喀拉海峡和东边的白令海峡,被苏联当做一条国内水路进行高度开发。”^⑩而如前文所述,报告中认为,东北航道则是西起冰岛,东至白令海峡的系列航线。

由此看来,东北航道是连接大西洋和太平洋的海上航道,而北方海航道只是东北航道的一个部分,但不容忽视的是,北方海航道构成了东北航道的绝大部分路程,且关于东北航道中水域及海峡法律地位的争议也主要集中在“北方海航道”的航段,因此本文也将沿袭“国际学术界和1987—2009年12个大型国际研究报告中经常并行使用”^⑪的传统,并行使用东北航道及北方海航道

⑧ A. M. Prokhorov. Bolshaya Sovetskaya Entsiklopediya, 1989, p. 1196.

⑨ Willy Ostreng, Looking Ahead to the Northern Sea Route, Scandinavian Review, Vol. 90, No. 2, Autumn 2002, p. 77.

⑩ AMSA (Arctic Marine Shipping Assessment). 2009 Report, p. 44.

⑪ 郭培清等:《北极航道的国际问题研究》,海洋出版社2009年版,第17页。

这两个概念。

虽然现今东北航道还未有规模性的商业通航,但从长远来看,其航运优势和巨大的商业价值会对世界海运格局造成较大的冲击。作为连接大西洋与太平洋的“黄金水道”,相比苏伊士运河等传统航道,东北航道具有航程较短、成本较低等多项优势。

首先,东北航道能大大缩短欧洲与东北亚之间的海上航程,节省大量航行时间。北极气候影响评估报告(ACIA)中指出:利用北极航道,北纬 30° 以北的任何港口之间的距离将比利用苏伊士运河和巴拿马运河节省近40%的航程^⑫。对东北航道而言,举例来说,同样是日本横滨到德国汉堡,通过苏伊士运河需航行近11073海里,而通过东北航道仅需约6920海里,节省了约40%的航程;同样从挪威特罗姆瑟到加拿大温哥华,行经东北航道能比经巴拿马运河节省近37%的航程^⑬。由于距离短,航行时间也就相应缩短,来自挪威的楚迪船运公司的实际航行统计表明,从挪威的希尔科内斯经东北航道到日本横滨,可比穿越苏伊士运河节约20天的航行时间,到中国上海则可节省16天时间^⑭。航程的缩短可以节约燃料带来的高昂费用,据2009年顺利通行东北航道的两艘船舶的所属公司——德国布鲁格船运公司估计,一条船走东北航道因航程的缩短节约燃料可省下近30万美元的费用^⑮。

表 1.1: 德国汉堡至太平洋港口的距离比较 (单位: 海里)^⑯

航行路线	汉堡—温哥华	汉堡—横滨	汉堡—香港
东北航道	6635	6920	8370
苏伊士运河	15377	11073	9360
好望角	18846	14542	13109

其次,船只通行东北航道可以避免拥塞及船舶吨位的限制。作为连接欧亚

⑫ ACIA, Impacts of a Warming Arctic: Arctic Climate Impact Assessment, Cambridge University Press, 2004, p. 13.

⑬ 数据来源: Willy Ostreng, Looking Ahead to the Northern Sea Route, Scandinavian Review, Vol. 90, No. 2, Autumn 2002, p. 81.

⑭ 刘坤喆:《东北航道会成为世界第三大海洋通道吗》,载《中国青年报》,2011年5月14日。

⑮ 《北冰洋冰雪融化“传说中的航道”现身》,载《南方都市报》,2009年9月15日。

⑯ 数据来源: Claes Lykke Ragner, Northern Sea Route Cargo Flows and Infrastructure – Present State and Future Potential, FNI Report 13/2000.

的传统航道,苏伊士运河的通行能力已渐趋饱和,拥塞现象严重。苏伊士运河平均每年有16000到18000艘船次的通行量,基本达到了最大限度,船只通行这条长198千米的运河平均需要4至5个小时,严重拥塞时需要28个小时,通行不畅大大影响了航运速度^①。此外,为减少成本,未来的集装箱将越造越大,事实上,现在已经制造出远远超过苏伊士运河及马六甲海峡承载能力的集装箱,船舶吨位大大提高,但苏伊士运河无法满足此类超大型船舶的要求,相比之下,东北航道对船舶的吨位几乎无限制,也较难出现拥堵导致通行不畅的问题。

另外,近年来,苏伊士航线上亚丁湾附近的索马里以及马六甲海峡都出现了海盗猖獗的情况,给过往船只带来了严重威胁,很多船只为避免海盗,不得不改走南非好望角航道,这样一来不仅费钱费力,又要多出至少10天的航期。且苏伊士运河所处的中东政治形势复杂,时有恐怖主义活动威胁,不确定因素较多。而东北航道所经多为俄罗斯及北欧附近的海域,政治局势相对稳定,严寒的天气导致航行所需的特殊条件也使得海盗问题及恐怖袭击事件发生的可能性较小。

(二) 东北航道水域法律地位的争议

东北航道潜在的巨大商业价值使得各国对其日渐关注,但目前为止,国际社会对北极航道的属性尚未明确,美国和俄罗斯也因对航道中水域及海峡的法律地位问题存在争议而发生系列冲突。在20世纪60年代前,美国与苏联因为北方海航道产生过零星的冲突,20世纪60年代的“伯顿岛号”事件、“北风号”事件以及“维利基茨基海峡”事件都是美国和苏联因北方海航道问题而产生的较为剧烈的冲突。美国一直主张航道冰封区域内的海峡是“用于国际航行的海峡”,应适用过境通行制;而俄方则声称这些海峡的水域属于俄罗斯内水范围,相关海峡属于俄罗斯的内海峡,船只的通行应受俄罗斯国内法的规制。迄今,国际社会对东北航道的属性仍存在诸多争议,美国和俄罗斯对该问题也依旧相持不下。

1. 俄罗斯权利主张的法律依据

(1) 基于“历史性水域”的主张。目前还没有任何国际公约正式提起历史性水域原则(doctrine of historical waters),由于历史性水域并没有一个官方的定义,因此该原则在应用上也是模糊并且有争议的,在很多情况下它都起不到决定性的作用。但毋庸置疑的是,一旦某水域被国际社会认定为历史性

^① North Meets North: Navigation and the Future of the Arctic, Report of a Working Group of the Ministry for Foreign Affairs of Iceland, 2005, p. 21.

水域, 该水域一般被认为是内水且该沿岸国对其享有完全的主权。国际公认的对历史性水域的较为恰当的定义是法学家布雪兹 (Bouchez) 的定义: “历史性水域是沿岸国家不受广泛使用的一般国际法原则的约束, 在一个相当长的时间内进行了清楚、有效且继续不停的主权控制, 并得到国际社会默认的水域。”^⑩

历史性水域原则的渊源需追溯到国际法院对 1951 年“挪威渔业案”的判决。在该案中, 英国与挪威就挪威沿海相关水域的法律地位起了争议, 挪威认为其以直线基线划定领海的方法持续用了 60 年, 并且其他国家对此也默认, 因此其对系争水域享有历史性所有权。国际法院承认了挪威的历史性所有权主张的有效性, 在判决书中对“历史性水域”规定如下: “历史性水域通常指地位被视做内水的水域, 但如果没有历史性所有权的存在, 该水域将不具有内水的性质。”^⑪ 自挪威渔业案后, 1958 年《领海与毗连区公约》(以下简称 1958 年公约) 就吸收了该项原则, 公约提及了“历史性海湾”及“历史性所有权”的概念, 确认了它们的特殊地位^⑫。1982 年《联合国海洋法公约》(以下简称 1982 年公约) 则在文字微调的基础上延续了 1958 年公约的相关规定^⑬, 自此, “历史性权利原则”被国际公约所确认。

前苏联和俄罗斯以“历史性水域”为依据, 主张东北航道行经的相关海域为内水。但值得指出的是, 前苏联及俄罗斯关于“历史性水域”并没有一个系统并明确的正式宣告, 主张相对散乱。就苏联学界而言, 苏联法学家经常运用“历史性水域”进行权利的主张, 如学者 P. Odnopozov 认为喀拉海、拉普捷夫海、东西伯利亚海都是苏联的历史性水域, 法学家 F. Boitsov 及 V. Meshera 在这个基础上又加上了楚科奇海作为历史性水域^⑭。就前苏联及俄罗斯颁布的法律文件而言, 1960 年《苏联国家边疆法》(Statute On the State Boundary of the USSR) 在定义内水时提道: “(内水包括) 历史以来就属于苏联的海峡”(Straits, historically belonging to the USSR), 但是其中并没有详细指出海峡的

^⑩ L. J. Bouchez, *The Regime of Bays in International Law*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1964, p. 218.

^⑪ ICJ Reports, *Fisheries Case (U. K. v. Norway)*, 1951, I. C. J., p. 132.

^⑫ 1958 年公约第 7 条第 6 款, 第 12 条第 1 款。

^⑬ 1982 年公约第 10 条第 6 款, 第 15 条。

^⑭ Leonid Timtchenko, *The Russian Arctic Sectoral Concept: Past and Present*, Arctic, Vol. 50, No. 1, 1997, pp. 30 - 31.

名称^{②③}。1965年,针对美国“北风号”破冰船拟通过维利基茨基海峡的通知,苏联称其将依据“包括但不限于历史性海峡的主张,反对此次通行”。同年,苏联颁布的《苏联海军国际法手册》(Soviet Naval International Law Manual)中提出一些北冰洋海峡属于历史性水域,而这也是苏联法律文件中第一次出现“历史性水域”的表述:“德米特里·拉普捷夫海峡和桑尼科夫海峡(Dmitrii Laptev and Sannikov)被认为在历史上就属于苏联,它们从未被用做国际航行,并且从特殊的自然条件以及经常性的冰雪阻塞来看,这些海峡在法律地位上应该与那些用于国际航行的海峡严格区分开来。”^{②④}1985年,苏联部长会议4450号法令宣布了一系列海湾为“历史性海湾”,并且定义它们为“历史上就属于苏联的内水”,而其中的白海、巴伦支海的Cheshskaya湾以及喀拉海的Baidaratskaya湾就在北极海域^{②⑤}。1997年俄罗斯批准加入《联合国海洋法公约》,同时宣布北方海航道上的冰封海峡属于俄罗斯内水,依据是相关海域为直线基线划定的历史性水域。

(2) 基于“直线基线法”的主张。由于各国的海岸线往往比较曲折,若按照正常基线法,以海岸线往外推的低潮线为基线,基线就会像海岸线一样不平整,在实际上判断时也会引发较多困扰,因此《联合国海洋法公约》吸收了“直线基线法”。简单来说,直线基线法就是在沿岸国海岸上选若干点,将相邻的点以直线连起,形成的折线便是直线基线,直线内侧为内水,外侧为领海。

同“历史性水域”一样,直线基线法同样渊源于1951年“挪威渔业案”。根据挪威1812年的国王法令,挪威确立了4海里的领水区域,1869年、1881年和1889年的法令及其中的官方解释也都延续了1812年的测量方法,据此,直线基线依挪威沿岸及其外缘的大小岛屿、岩石和暗礁(也称“斯克扎尔加德”, skjaergaard)划定,1935年挪威的国王法令则让挪威适用了比以前更为详细的直线基线制度。在国际法院对该案的判决中,法院确认挪威的直线基线制度作为划界原则是符合国际法的,并对直线基线的概念作了简单的描述:在

^{②③} W. E. Butler. Northeast Arctic Passage, Alphen aan den Rijn, Sijthoff & Noordhoff, 1978, p. 86.

^{②④} 同注^{②③}。

^{②⑤} 4450号法令中相关的具体表述如下: The same decree establishes that the waters of the White Sea south of the line connecting Cape Syvatoy Nos with Cape Kanin Nos, the waters of Cheshskaya/Bay south of the line connecting Cape Mikulkin with Cape Syvatoy/Nos (Timansky), and the waters of Baidaratskaya Bay south-east of the line connecting Cape Yuribeisalya with Cape Belushy Nos are, as waters historically belonging to the USSR, internal waters.