



对单一海洋划界法律基础的反思

——以大陆架制度与专属经济区制度融合程度为视角

黄 伟

摘 要: 探讨单一海洋划界的法律基础,实质是从合法性权利基础和管辖目的探讨 200 海里内大陆架制度和专属经济区制度的融合程度。在 200 海里内距离标准已成为两种制度共同的合法性权利基础;由于专属经济区制度更侧重开采水体的自然资源,故两种制度的管辖目的并未完全融合。因此,目前单一海洋划界的公平解决还不具备充分、明确的法律基础。不过,只要通过长期反复实践并逐步积累法律因素,两种制度的管辖目的有可能更加协调或融合。

关键词: 法律基础;单一海洋划界;专属经济区制度;大陆架制度;合法性权利基础

单一海洋划界的法律基础是指国际法授权进行单一海洋划界的明示或默示规定。探讨单一海洋划界在国际法上是否具有充分明确的法律基础,就是判断单一海洋划界是否具有合法性。早在 1984 年缅因湾案时,单一海洋划界的法律基础就曾被当作一个难题提了出来。这个问题的实质是大陆架制度和专属渔区制度是否已融合或统一的问题。后来,由于专属经济区和渔区经常被当作一个问题来合并讨论,这一问题被进一步转化为:在 200 海里的区域内大陆架制度和专属经济区制度是否已融合或统一^①? 历史表明,单一海洋划界确实是以专属经济区制度的逐步确立为前提,并在克服传统大陆架划界的弊端的基础上产生和发展起来的。因此,探讨单一海洋划界的法律基础,实质就是研究在 200 海里区域内大陆架制度和专属经济区制度是否已融合或统一。

一、研究专属经济区制度和大陆架制度间关系的思路的转变

关于 200 海里内专属经济区制度和大陆架制度间的关系问题,理论和实务界形成了制度融合或统一说、双重制度说、共存互补说和制度部分融合说四种有影响的学说^②。这四种学说看待和思考问题的目的、方法和思路不尽相同,但比较目的不明确,且比较项复杂。

考察 200 海里内专属经济区制度和大陆架制度间的融合或统一程度对单一海洋划界公平解决的影响,主要从合法性权利基础和管辖目的两个维度对两种制度的关系进行比较即可。海洋划界的衡平考量不仅包括海洋管辖的领土方面(合法性权利基础)的相关因素,还包括海洋管辖的功能方面(管辖目的)的相关因素。如果将海洋管辖目的与海洋划界相联系,在根据合法性权利基础完成逻辑上第一阶段的划界后,为追求公平的划界结

① Surya P. Sharma. "Single Maritime Boundary Regime and the Relationship between the Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone", *International Journal of Estuarine and Coastal Law* 1987(2).

② "Single Maritime Boundary Regime and the Relationship between the Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone"; L. H. Legault, Hankey Blair. "From Sea to Seabed: the Single Maritime Boundary in the Gulf of Maine Case", *American Journal of International Law* 1985(79).

果,可以对那些从经济、社会和生态等方面考量不公平的临时边界线进行调整。可见,海洋划界为了达到公平解决,应该兼顾和协调合法性权利基础和管辖目的两个方面。

总之,判断专属经济区制度和大陆架制度融合与否的关键因素是它们的合法性权利基础和管辖目的是否融合。因此,考察 200 海里内专属经济区制度和大陆架制度的融合程度,主要应从合法性权利基础和管辖目的两个比较项展开研究。

二、两种制度在合法性权利基础上的融合程度

(一) 1982 年《联合国海洋法公约》的文本分析

1982 年《联合国海洋法公约》(以下简称《公约》)第 57 条和第 76 条第 1 款是两种制度在合法性权利基础层面融合的法律基础。第 57 条表明了专属经济区的合法性权利基础是 200 海里距离标准;而第 76 条第 1 款表明,不管有没有自然延伸的情况存在,沿海国行使国家主权权利和管辖权的大陆架最小外部界限是 200 海里,即在 200 海里内大陆架的合法性权利基础是 200 海里距离标准,可见,在 200 海里范围内,专属经济区制度和大陆架制度具有共同的合法性权利基础,即 200 海里距离标准。

(二) 国家实践

1. 国家的立法或主张

根据《公约》第 77 条第 3 款的规定,沿海国对大陆架的权利是固有的。根据第 76 条第 1 款的规定,沿海国的大陆架至少可以自动扩展到距离领海基线 200 海里的距离。这已成为习惯国际法,即只要地理条件许可,任何沿海国,无论是不是《公约》缔约国,都对领海基线起不超过 200 海里的大陆架享有主权权利和管辖权。

专属经济区权利是一种沿海国需要主张的权利。国家主张 200 海里专属经济区是实践中可能产生单一海洋划界必须具备的事实条件,也是实践中专属经济区划界和大陆架划界具有共同合法性权利基础必须具备的前提。国家的专属经济区主张大多明确规定在其相关的国家立法中,也可以采用外交声明等其他形式。据统计,截至 2008 年 5 月 28 日,共有 105 个国家主张 200 海里专属经济区^①。也就是说,目前全世界绝大部分沿海国都具备这一事实条件。

2. 国家间的单一海洋划界协定

迄今全世界已划定的 180 余条海洋边界中,有 108 条采用了单一海洋划界^②。虽然几乎没有一个单一海洋划界协定明文规定双方的专属经济区和大陆架权利的合法性权利基础,但是,这众多的边界协定其实就建立在两种合法性权利基础融合的基础上。那些套用既有的大陆架边界作为专属经济区边界,或者套用既有的专属经济区边界用作大陆架边界的实践,更充分地表明了这一点。

3. 国家在国际司法和仲裁实践中的主张

加拿大在 1984 年缅因湾中主张,自然延伸只有在 200 海里以外才具有实际的相关性,距离原则是渔区和专属经济区唯一的权利基础,是 200 海里以内大陆架充分的权利基础^③。马耳他在 1985 年利比亚/马耳他案中,再次提出 1984 年加拿大关于距离标准的主张,但采取了将自然延伸的概念和距离标准结合起来的说法。马耳他认为:“现在可以从自然延伸的法律概念,主要从海岸的距离中找到大陆架的权利基础。”^④

(三) 国际司法和仲裁实践

在 1982 年突尼斯/利比亚案中,国际法院认为,根据《公约》第 76 条第 1 款的第二部分,200 海里距

① The United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, “Table of Claims to Maritime Jurisdiction (as at 31 July 2010)”, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf, 2010-07-31.

② David A. Colson, Robert W. Smith, *International Maritime Boundaries*, Vol. 5, Leiden; Martinus Nijhoff Publishers, 2005, p. 3200.

③ Levi E. Clain, “Gulf of Maine: A Disappointing First in the Delimitation of A Single Maritime Boundary”, *Virginia Journal of International Law* 1994-1995(25).

④ “Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta)”, Judgement of June 3, 1985”, *International Legal Materials* 1985(24)[hereinafter *Libyan Arab Jamahiriya/Malta*], para. 31.

离标准在某些情况下是沿海国的合法性权利基础^①。简言之,国际法院承认了距离标准的重要性,认为自然延伸不再是大陆架唯一的合法性权利基础。1985年几内亚/几内亚比绍案仲裁法庭认为:“距离……规则没有违背自然延伸规则,但却……缩小了它的范围。因此,存在两个规则,但它们之间没有先后之分。”^②在1985年利比亚/马耳他案中,国际法院引入距离标准,并指出在离海岸200海里的距离内,不管海床和底土的自然性质如何,都把距离标准称之为其合法性权利基础,而且,考虑到管辖和实际原因,距离标准必须适用于大陆架和专属经济区^③。在1993年扬马延案中,国际法院指出,专属经济区和大陆架两种制度是联系在一起的,而这意味着必须对两个概念中一些共有的因素,如从海岸量起的距离因素,赋予更重要的意义^④。在2006年巴巴多斯/特立尼达和多巴哥案中,仲裁庭明确指出,“事实上,作为权利基础的距离标准与自然延伸的标准日益纠缠在一起。这种紧密的联系深刻地体现在《公约》第76条规定的大陆架概念中,从该条款的规定看,二者之间应该是相互补充的关系。同样的,这种密切关联性也体现在《公约》第56条所规定的专属经济区制度中,距离标准是沿海国在海床和底土及其上覆水域唯一的权利基础”^⑤。

可见,国际司法实践态度比较明确。距离标准的作用从“在某些情况下是沿海国的合法性权利基础”,转变为“缩小自然延伸规则且与其不分先后”,再到“取代自然延伸成为200海里内大陆架的唯一合法性权利基础”且“成为两个概念的共有因素”,并被国际法院继续肯定其应被“赋予更重要的意义”。到2006年巴巴多斯/特立尼达和多巴哥案时,国际法理明确强调,距离标准已经成为200海里内专属经济区和大陆架共同的合法性权利基础。

综上所述,从《公约》的文本分析、国家实践和国际司法仲裁实践来看,在200海里界限内,距离标准是专属经济区制度和大陆架制度唯一的共同的合法性权利基础。这点共识对单一海洋划界具有重要意义。

三、两种制度在管辖目的上的融合程度

(一)对《公约》的文本分析

1. 对《公约》第56条第1款、第77条第1款、第80条和第81条的比较

在200海里界限内,专属经济区制度和大陆架制度的管辖目的不同。正如制度融合说所指明的,“两个区域的主要经济目的都是通过沿海国对海洋的自然资源拥有主权权利这样的理念来表达的”^⑥。然而,尽管理念一致,可具体的管辖目的却不完全相同。沿海国对专属经济区上覆水域享有主权权利,在大陆架制度下却没有这种管辖目的。

2. 对《公约》第56条第3款的深入分析

(1)探寻第56条第3款的立法本意。根据《公约》第56条第1款和第3款,在200海里界限内专属经济区制度和大陆架制度关于在海床及底土或大陆架上勘探和开发自然资源的管辖目的相同。再考虑到两种制度在200海里内具有相同的合法性权利基础,于是有观点认为,尽管大陆架权利在固有性和专属性方面始终具有一定的独特之处,但至少在涉及到单一海洋划界问题时,大陆架制度可以被包括进专属经济区制度之内^⑦。但是,从第56条第3款的创制背景和意图看,《公约》并没有明确希望两者融合的意图,而只是想两种制度共存且能协调运作^⑧。公约缔结过程表明,第56条第3款是宽大陆架国家

①“Continental Shelf (Tunisia/ Libyan Arab Jamahiriya), Judgement of Feb. 24, 1982”, *International Legal Materials* 1982(21), pp. 44~48.

②“Guinea/Guinea-Bissau Maritime Delimitation Case”, *International Legal Materials* 1986(25), p. 116.

③*Libyan Arab Jamahiriya/Malta*, pp. 33~34.

④“Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen (Den. v. Nor.), Judgement of June 14, 1993”, *International Law Reports* 1994(99), p. 46.

⑤“Permanent Court of Arbitration; in the Matter of an Arbitration between Barbados and the Republic of Trinidad and Tobago”, *International Legal Materials* 2006(45) [hereinafter *Barbados/ Trinidad and Tobago*], p. 225.

⑥International Committee on the Exclusive Economic Zone of the International Law Association, “A Report on the Relationship between the Exclusive Economic Zone and the Continental Shelf”, Seoul Conference on the Exclusive Economic Zone, 1986.

⑦Surya P. Sharma, “Single Maritime Boundary Regime and the Relationship between the Continental Shelf and the Exclusive Economic Zone”, *International Journal of Estuarine and Coastal Law* 1987(2).

⑧Jin-Hyun Paik, “A Single Boundary for the Continental Shelf and the EEZ”, *Corean Journal of Comparative Law* 1999(17).

与地理上不利的国家进行反复争论和相互妥协的产物,其真实用意主要是使宽大陆架国家保持大陆架制度的完整性。同样,《公约》为大陆架制度规定的 200 海里的距离标准也是为了协调大陆架制度和专属经济区制度。第 56 条第 3 款必须与第 76 条合并在一起理解。第 76 条第 1 款实际上是为宽大陆架国家之外的国家规定了 200 海里内的距离标准。如果大陆架制度没有距离标准,可能出现窄大陆架国家依据《公约》在同一海域拥有两个完全不同大小的大陆架的荒谬情况。这不仅对大陆架制度有影响,而且也有损于专属经济区概念的严谨性和制度的完整性。

(2)第 56 条第 3 款在实践中造成的模糊情况。后来的国家实践和国际司法及仲裁实践表明,200 海里界限内专属经济区制度和大陆架制度在运行中并非相安无事和谐相处,而是经常发生摩擦。第 56 条第 3 款所发挥的作用似乎不符合《公约》的初衷。它不再仅仅充当两个制度之间的“协调者”或“润滑油”的角色,而是逐渐把沿海国在 200 海里专属经济区内海床和底土上享有的权利逐渐地纳入到 200 海里的大陆架制度之内;沿海国不再按照“专属经济区”的完整含义统一地使用这个概念。

很多划定单一海洋边界的协定会同时提到专属经济区和大陆架的概念:如 1993 年《佛得角共和国和塞内加尔共和国关于划定海洋边界的条约》、1997 年《泰国政府和越南社会主义共和国政府关于划定两国在泰国湾的海洋边界的协定》、1997 年《爱沙尼亚共和国和拉脱维亚共和国在里加湾、伊尔别海峡和波罗的海洋划界协定》、1997 年《立陶宛共和国和俄罗斯联邦关于划定两国在波罗的海的专属经济区和大陆架边界的条约》、1997 年《土耳其共和国政府和瑞典王国政府关于划定波罗的海海域边界的协定》、2001 年《法兰西共和国政府和塞舌尔共和国政府关于划定两国间专属经济区和大陆架海洋边界的协定》和 2002 年《坦桑尼亚联合共和国政府与塞舌尔共和国政府关于划定专属经济区和大陆架海上边界的协定》等^①,似乎表明,国家通常把“专属经济区”这个术语仅当做对水体(water column)或上覆水域管辖看待,而不是把它当做《公约》规定的水体、海床和底土的复合管辖看待。

从国际司法和仲裁实践看,使用“为专属经济区和大陆架划定一条单一海洋边界”以及类似表述的案例很多。例如,2009 年黑海案就明确使用了“国际法院确立一条单一海洋边界来划定罗马尼亚和乌克兰之间的大陆架和专属经济区”的表达,还提到,“黑海由沿海国的领海和专属经济区构成”^②。从判决结果来看,该案中使用的“专属经济区”基本上是指上覆水域或水体,而提到的“大陆架”其实就是上述水体的“海床和底土”。另外,2006 年的巴巴多斯/特立尼达和多巴哥案、2007 年的圭亚那/苏里南案、2007 年的加勒比海案等^③,几乎所有的单一海洋划界实践都是如此。

总之,根据前文的分析,从《公约》的条款规定来看,在 200 海里界限内无论从合法性权利基础还是管辖目的看,大陆架制度可以被包括在专属经济区制度之内;而根据第 56 条第 3 款的创制背景和意图看,《公约》并没有显示很明确的希望两者融合或相互被吸收的意图,而只是想两种制度共存且能协调运作;可是,从实践来看,专属经济区制度不仅没有吸收 200 海里界限内的大陆架制度,反而在减损本身的含义,即把“专属经济区管辖”仅当做对水体或上覆水域管辖看待。这也是“专属经济区划界”这个概念很少被单独使用的原因,因为实践中几乎没有单独为上覆水域划界的例子。因此,单一海洋划界其实是对领海外 200 海里内海床和底土及其上覆水域或水体划定一条单一海洋边界。

因此,从对《公约》的文本分析来看,专属经济区制度和大陆架制度的管辖目的和功能不完全相同,融合程度有限。

①Jonathan I. Charney, Lewis. M. Alexander, David A. Colson & Robert W. Smith. *International Maritime Boundaries*, Vols. 3-5, Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2005, pp. 2279~3805

②“Case concerning Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine), Judgement of Feb. 3, 2009”, <http://www.icj-cij.org/docket/files/132/14987.pdf>, 2009-02-03, pp. 1~15.

③*Barbados/ Trinidad and Tobago*, p. 384; “Permanent Court of Arbitration: in the Matter of an Arbitration between: Guyana and Suriname, Award of Sep. 17, 2007”, <http://www.pca-cpa.org/upload/files/Guyana-Suriname%20Award.pdf>, 2007-09-17, p. 487; “Case concerning Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Caribbean Sea (Nicaragua v. Honduras, 1999-2007), Judgement of June. 10, 2007”, <http://www.icj-cij.org/docket/files/120/14075.pdf>, 2007-06-10, p. 321.

(二) 国际司法仲裁实践

1. 对1984年缅因湾案“基本规范”作为单一海洋划界法律基础的讨论

“基本规范”是特别分庭从大陆架划界的“实际法律规则”中推论出来的。^①特别分庭把“基本规范”作为习惯国际法适用于包括单一海洋划界的所有海洋划界的做法遭到了质疑^②虽然协议划界原则和追求公平结果形成了海洋划界领域的习惯法规则,使“基本规范”具有一定的合法性,但它作为单一海洋划界法律基础的地位并不稳固。

首先,“基本规范”与“公平原则”性质不同。分庭“宁可选择‘标准’,而不是‘原则’一词,因为这些标准本身并不是国际法的原则和规则”^③。在特别分庭看来,“基本规范”中的“公平标准”不属于国际法的原则和规则。虽然这不能从根本上否定“公平标准”的合法性,但至少使人对“公平标准”以及“基本规范”作为本案法律基础的充分性和明确性产生了深深地怀疑。其次,“(划界)地区的地理构造”的重要性虽然增强,但始终是个非法律性因素。最后,“中立性标准”与“实际方法”都是只能在地理背景下适用的方法,是“公平原则”在缅因湾案中的具体体现,而不是法律规则。

总之,“基本规范”的法律性主要是通过“协议划界”原则、“追求公平结果”原则来体现的。前者无疑是习惯国际法原则;而后的习惯国际法的地位似乎也很难质疑。可是,必须看到,在缅因湾案中,整个单一海洋划界的法律基础除了“基本规范”外,没有任何更具体的划界规则。而这套所谓的“基本规范”除规定“公平结果”是划界的基本要求外,并未对如何获取这种结果提供任何具体的法律指引。所以,从这角度讲,“基本规范”并没有为缅因湾的单一海洋划界提供充分和明确的法律基础。

2. 对国际司法仲裁适用《公约》第74条与第83条作为单一海洋划界法律基础的讨论

《公约》第74条第1款与第83条第1款的措辞几乎一样。实际上,它所规定的划界规则可以简单概括为“协议原则”和“公平解决”原则,与“基本规范”没有本质区别。因此,也无法为单一海洋划界提供明确具体的划界规则。

3. 对当事方在《特别协定》中的授权作为单一海洋划界法律基础的讨论

在国家海洋边界协定中,国家的实际需要对海洋划界影响很深。无论有没有充分的法律基础,只要国家间达成一致,都可以采用包括单一海洋边界在内的任何海洋边界形式。但当国际司法机关和仲裁庭面对要求划定单一海洋边界《特别协定》时,是否有义务必须采取一条线来划界?或者,设想一个极端情形,如果在实际审理过程中,国际法院基于公平原则发现将会出现两条不一致的边界,那么,它有义务拒绝当事国关于划定单一海洋边界的要求吗?

1984年缅因湾案中,特别分庭认为没有法律规则禁止划定单一海洋边界^④。据此,特别分庭认为,划界涉及到两个目标(渔区和大陆架)这一事实构成了案件中必须考虑的特殊情况^⑤。特别分庭对它的“描述优先于所有其他的考虑,似乎意味着要求单一海洋边界这一特殊情况,最终等同于一项不可违反的法律义务”^⑥。格罗斯法官对此提出了严肃批评。他认为要求划定单一海洋边界的协议本身并不能创制法律规则;特别分庭不必受制于当事方的指令而在法律上有权自行决定海洋边界,而且,它的任务是确定国际法上是否存在规定或授权为专属经济区和大陆架划定一条单一海洋边界;该问题应取决于200海里内大陆架制度能否被并入专属经济区制度,而这种可能性很值得怀疑^⑦。

①“North Sea Continental Shelf (FRG/Den.; FRG/Neth.), Judgement of Feb. 20, 1969”, *International Legal Materials* 1969(8) [hereinafter *North Sea*], p. 111.

②Hugh Thirlway, “the Law and Procedure of the International Court of Justice 1960—1989: Part Six”, *British Yearbook of International Law* 1994(65); Yoshifumi Tanaka, *Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation*, Oregon: Hart Publishing, 2006, p. 84.

③*Gulf of Maine*, p. 89, 157. 特别分庭列举的5条公平标准包括: (1)陆地支配海洋; (2)如果没有特殊情况,对相邻国家间海洋及海底区域的重叠部分要公平地划分; (3)在可能的情况下,一国海岸的向海延伸,不应侵占非常接近另一国的海域; (4)相关国家应尽量防止切断他国海洋的向海延伸部分; (5)在某些情况下,可以从两国海岸在划界地区内的长度差异引出适当的结论。

④*Gulf of Maine*, p. 27.

⑤*Gulf of Maine*, p. 326.

⑥Jin-Hyun Paik, “A Single Boundary for the Continental Shelf and the EEZ”, *Corean Journal of Comparative Law* 1999(17).

⑦*Gulf of Maine*, pp. 363~375.

协议划界是协定国际法和习惯国际法中被普遍承认的义务,它来自现代国际法中要求谈判解决争端的一般原则^①。只要边界是当事双方协议划定的,无论其是否具有充分和明确的法律基础,当事双方都有义务接受。据此,有观点认为,“协议创制了优先于一般国际法适用的特殊国际法,因此给予协议优先于所有其他考虑的权利不是基于‘公允及善良’,而是基于特别法(*lex specialis*)”^②。但值得注意的是,即使这种协议授予了国际司法和仲裁机构进行单一海洋划界的权利,也不意味着这种协议能够成为单一海洋划界明确而充分的法律基础。因为协议并不能成为国际司法和仲裁机构具体划定海洋边界的法律基础。

4. 对国际法院和仲裁庭适用的法理作为单一海洋划界法律基础的讨论

虽然国际法院或仲裁庭的判例或法理都具有内在的相对一致性,可是就海洋划界而言,这种判例和法理的一致性和连贯性较差,无法形成具有一般适用性的划界规则。就大陆架划界而言,1969年国际法院北海案采取了“公平结果导向型方法”,1977年英法大陆架划界仲裁案采取了所谓的“矫正公平方法”,1982年国际法院的突尼斯/利比亚案采取了“公平结果导向型方法”,1985年利比亚/马耳他案又转变为“矫正公平方法”。^③而等距离/特殊情况原则仅作为领海划界的习惯国际法规则存在。尽管目前它跟公平原则/有关情况规则的联系日益紧密,但并没有充分的证据表明二者可以完全等同。因此,以国际判例或仲裁裁决的判例或法理作为单一海洋划界的法律基础,是不够充分和明确的。

综上所述,从《公约》的文本、国家实践和国际司法及仲裁实践中适用的法律来分析,专属经济区制度和大陆架制度的管辖目的和功能不同,而且,目前的融合程度有限。

四、结 论

探讨单一海洋划界的法律基础,实质是探讨在领海外188海里内大陆架制度和专属经济区制度是否已融合或统一。考察领海外188海里内大陆架制度和专属经济区制度的融合程度,主要应从合法性权利基础和管辖目的两个比较项展开研究。从《公约》的文本分析、国家实践和国际司法仲裁实践来看,在200海里界限内,距离标准或者根据距离衡量的邻近性标准是专属经济区制度和大陆架制度的唯一的共同合法性权利基础,但是,专属经济区制度和大陆架制度的管辖目的和功能不同,目前的融合程度有限。这表明,尽管单一海洋划界的实践很丰富,但从目前海洋法的制度和实践发展水平看,单一海洋划界还不具备充分和明确的法律基础。因此,通过适用法律之内的公平,来兼顾和融合领海外188海里内与上覆水域划界有关的公平和与海床和底土(大陆架)划界有关的公平,这条思路还不可行。

既然单一海洋划界的法律基础不明确,而国际法院又不会轻易“拒绝司法”,所以,要寻求单一海洋划界的公平解决就只能诉诸法律之外的公平了。尽管诉诸法律之外的公平将会更难积累起法律因素,但是,只要海洋法没有明文禁止协调或兼顾这两个不同的管辖目的或功能,那么,在实践中就有可能逐步解决这个难题。

■作者简介:黄 伟,武汉大学中国边界研究院讲师,法学博士;湖北 武汉 430072。

■基金项目:教育部2009年哲学社会科学研究重大课题攻关项目(09JZD0023);武汉大学自主科研项目(人文社会科学);“中央高校基本科研业务费专项资金”

■责任编辑:车 英

①North Sea. (Dissenting Opinion of Judge Lachs)

②“A Single Boundary for the Continental Shelf and the EEZ”.

③Yoshifumi Tanaka. *Predictability and Flexibility in the Law of Maritime Delimitation*, Oregon: Hart Publishing, 2006, pp. 119 ~123.