

“十一五”国家重点图书

国际法新视野研究丛书

国际海事法新发展

张湘兰 张 辉 主编



WUHAN UNIVERSITY PRESS

武汉大学出版社

“十一五”国家重点图书

国际法新视野研究丛书

本书是教育部人文社会科学重点研究基地重大项目“二十一世纪国际海事法的新视野”
(项目批准号: 06JJD820006)的最终成果

国际海事法新发展

张湘兰 张 辉 主编



WUHAN UNIVERSITY PRESS

武汉大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

国际海事法新发展/张湘兰,张辉主编. —武汉:武汉大学出版社, 2012.8

“十一五”国家重点图书

国际法新视野研究丛书

ISBN 978-7-307-09860-2

I. ①国… II. ①张… ②张… III. ①海商法—研究
IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 118310 号

责任编辑:张 欣 责任校对:刘 欣 版式设计:马 佳

出版发行:武汉大学出版社 (430072 武昌 珞珈山)

(电子邮件: cbs22@whu.edu.cn 网址: www.wdp.com.cn)

印刷:武汉中远印务有限公司

开本: 720 × 1000 1/16 印张: 23 字数: 329 千字 插页: 2

版次: 2012 年 8 月第 1 版 2012 年 8 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-307-09860-2/D · 1166 定价: 48.00 元

版权所有,不得翻印;凡购我社的图书,如有缺页、倒页、脱页等质量问题,请与当地图书销售部门联系调换。

前 言

本书是在教育部人文社会科学重点研究基地重大项目“二十一世纪国际海事法新视野”最终成果的基础上修订而成的。自2006年12月立项至2009年7月完成最终成果，课题组负责人和研究人员紧密合作，积极收集资料、与国内外相关学者进行交流探讨、赴实务部门调研，紧跟国际学术前沿，潜心研究，取得了大量研究成果，出版著作3部，公开发表论文20多篇，圆满完成了课题申报和立项时所确立的研究任务，获得了良好的社会效果。在已发表的研究成果和最终研究报告基础上，本书对国际海事法的晚近发展和演变进行了较为全面的梳理。全书共分9章，涉及9个领域，分别是海域争端解决、海运反恐、海运服务贸易、国际航运竞争、海上货物运输法统一、海上责任保险、海运物流、船舶侵权法严格责任、海事审判改革，主要内容和观点如下：

1. 海域管辖争端解决的国际法问题

我国海岸线漫长，海域辽阔，但与周边邻国在专属经济区、大陆架的划界问题上尚未得到解决，存在诸多争议。该部分依据《联合国海洋法公约》和国际海洋管辖争端解决司法实践，对我国与邻国的海洋管辖争端解决应秉持的原则、应采用的技术方法、争端解决的途径、行使和维护我国海洋领土主权的方式与机制等重大问题进行了研究，尤其重点考察了中日东海划界争端中的若干国际法问题，提出在划界问题上在坚持自己主张前提下也应考虑对方主张的合理性，海洋划界的实践表明国家间所有的海洋边界都是政治和法律边界，都是人为的结果，承认自然边界的案例甚少。因此中国在东海划界争端问题上应从韬光养晦到有所作为，充分做好政治上和法律上的双重准备，采取更为积极的态度解决划界争端。

2. 海上反恐与海运安全制度研究

海上恐怖主义是旨在引起公众恐慌或胁迫政府而从事的危及国际海运安全或利用国际海运危害国家安全的行为，其目的在于引起公众的恐慌和胁迫政府；其犯罪主体由国家以外的主体构成；其对公共航运造成危害，对整个人类社会构成威胁。“9.11”事件后美国通过制定《2002 年海上运输安全法》和推行“集装箱安全倡议”、“海关—商贸反恐怖联盟”，建立了较为完备的海运安全体系，其发展动向值得我国借鉴。国际海事组织、世界海关组织、国际劳工组织等国际组织针对海运反恐的特殊性制定了一系列国际海运反恐条约。但是国际法在打击海上恐怖主义的机制上存在着缺陷，有待进一步完善。我国是海运强国和贸易大国，海运反恐势在必行，但我国的海运反恐立法现状不容乐观，立法缺陷十分明显。为此，我国应积极进行国际合作，提高海运反恐的立法层次，完善海运反恐的立法格局。

3. 海运服务贸易的法律规制

海运服务贸易是海上客货运输服务及相关服务的跨国交易，鉴于海运服务在国家经济发展中的重要地位，各国均独立制定适合自己利益需要的海运政策，扶持本国海运业发展，这对多边海运服务贸易谈判具有极大影响。由于各国利益的分歧，从乌拉圭回合谈判至今，海运服务始终未能达成协议，但《建立 WTO 协议》——GATS——部长决议已经构成了 WTO 海运服务贸易法的三级体系，GATS 的基本规则也适用于海运领域。我国在海运服务谈判中态度十分积极，市场开放水平接近甚至超过发达国家，立法渐成体系，但我国海运政策中扶持本国海运业发展的力度仍不足，立法中也存在较多混乱、等级低等缺陷，有待完善。

4. 国际航运竞争政策与法律研究

该部分从航运竞争法规制对象、航运竞争法律制度的监管机构和程序、航运反垄断豁免制度的改革前瞻、航运并购法律制度演变等四个方面，较为全面地研究了世界各国航运竞争法的最新动向及内容。通过实证分析欧盟对航运并购案件的审查思路，可以发现欧盟并购控制审查标准正在变化，欧美等国在审查标准有趋同化倾

向；分析欧盟 ELAA 建议的内容，可知未来航运反垄断豁免制度发展路径会以信息交换机制豁免和联营体豁免并重作为最优选择；应重新审视我国航运竞争法，并从程序上和实体上进行了较为具体的构建。

5. 国际货物运输法的发展与统一

《鹿特丹规则》在《海牙规则》、《维斯比规则》、《汉堡规则》基础上对现有海上货物运输法制度进行了若干变革和发展，调整范围涵盖涉及海运的所有门到门运输，实际建立起一个包括海运的国际多式联运法律体制。《鹿特丹规则》反映了国际社会统一和发展国际海运体制的要求，但其毕竟是各方利益的均衡和协调的结果，且影响其生效的不确定因素很多，因此其前景并不明朗。毫无疑问，《鹿特丹规则》的生效需要海运大国的支持，我国作为海运大国之一，应该做好加入该公约的准备，并在合适的时间加入该公约。

6. 海上责任保险的比较研究与我国立法完善

海上责任保险正面临着一场新的变革，正逐渐成为一种独立的海上保险类型，其立法也逐渐显出强制化、扩大化和国际统一化的趋势。但是，海上强制责任保险的扩张不应是无止境的，而应受到合理性和合法性的检验。海上强制责任保险制度本身也有一些缺陷，需要包括第三人直接请求权制度在内的立法和制度的保障。我国现行海上责任保险立法过于简略，有进一步完善的必要：涉及责任保险的一般性规定应规定于《保险法》中，而关于海上责任保险的特殊部分应规定于《海商法》中。在保赔保险方面，应按照《保险法》的规定单独立法，赋予保赔协会以保险组织的地位和资格，同时还应修改《海商法》，将保赔保险纳入海上保险合同规定之中。

7. 海运物流法律问题研究

海运物流业正日益成为解决发展的助推器，物流是指物品从供应地向接收地的实体流动过程，并根据实际需要将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能进行有机结合。海运物流属于第三方物流的范畴，其对国民经济的发展具有

重要的意义。我国海运物流业经历了从无到有的过程，现在已粗具规模。但总体而言，我国海运物流行业仍处于初级阶段，在很多方面都存在问题，需要法律进行明确的界定。另外，由于物流业在从事物流的过程中，会面临各种难以预测的风险，而我国现有法律对物流保险的规定也存在诸多问题，所以，完善物流保险法律制度也是当务之急。同时，随着物流业的发展，海事审判也面临着挑战，尤其是海事审判管辖权、法律适用等问题显得比较突出。因此，为适应物流业发展的需要，我国必须尽快制定物流法，对物流相关法律问题进行明确规定。

8. 船舶侵权法中的严格责任制度研究

19 世纪末，严格责任勃兴，逐渐与过错责任共同构成现代侵权法的两大主体规则，以其赔偿和遏制功能的优势适用于危险事故责任。船舶污染侵权法顺应了这一趋势，引入了严格责任，并以损失分散为中心进行了体系构造，力求在施害人和受害人之间寻得利益平衡，实现社会安定和团结。四十年来，船舶污染侵权法进行了不断的修正，基本形成了一个有效的赔偿和遏制机制。但是，由于责任专属和责任限制的存在，其功能和效果受到了一定的减损，这也成为今后改革的方向。相比之下，我国虽然以严格责任作为船舶污染损害的归责基础，但缺失系统化的构建，使得受害人难以得到充分救济，施害人缺乏预防事故发生的有效动机。我国船舶污染严格责任的完善迫在眉睫。

9. 海事审判制度的改革与创新

由于国家利益的考虑，目前各国普遍采取扩张性的海事管辖权政策，引发了较多的海事管辖权国际冲突。该部分研究认为，我国宜改变目前采取的扩张性管辖权政策，通过缩小专属管辖范围、善意承认外国法院管辖权协议效力、承认先诉原则等综合措施，增强其国际竞争力。国内部分地方法院通过改变海事案件案由的性质等方式错位受理海事案件，对此应通过加强宣传、严格管辖权纠错制度、将海事审判程序向当事人推近等方式，多管齐下，标本兼治。

参与本书写作的人员按分工章节依次为冯洁菡（第一章）、张湘兰（第二章）、张辉（第三章）、张洁（第四章）、向力（第五

章)、李凤宁(第六章)、张丽娜(第七章)、朱强(第八章)、向明华(第九章)。

进入 21 世纪以来,国际海事法发展变化迅速,新问题新领域不断出现,本书的研究难免挂一漏万,研究结论也可能随着时间的推移而有待重新审视,其中的不足与谬误,恳请读者不吝批评与指正。

张湘兰

2011 年 12 月于珞珈山

目 录

第一章	中日东海划界争端的若干国际法问题研究·····	1
第二章	海上反恐与海运安全制度研究·····	40
第三章	海运服务贸易的法律规制·····	82
第四章	航运竞争法律制度新发展研究·····	119
第五章	国际海上货物运输法的发展与统一·····	163
第六章	海上责任保险法律问题研究与我国立法完善·····	200
第七章	海运物流法律问题研究·····	243
第八章	船舶侵权法中的严格责任制度研究·····	276
第九章	海事审判制度的改革与创新·····	313

第一章 中日东海划界争端的若干 国际法问题研究

摘要：东海宽度不足 400 海里，在相向的中国和日本之间，既存在上覆水域的专属经济区划界问题，又存在海底大陆架的划界问题，同时因钓鱼岛列岛主权争端，还存在钓鱼岛列岛是否应在划界中具有效力的问题，因此中日东海划界十分复杂。中国主张双方应在公平原则和大陆架自然延伸原则指导下，使划界问题得到公平解决。日本主张中日东海界线应以“中间线”划定。中日东海划界争端主要涉及自然延伸原则、距离标准、公平原则以及钓鱼岛在划界中的法律地位等问题。本章拟从国际法和比较法的角度，通过考察条约约文的解释和国际司法实践的发展，对上述问题作出解答，并就中日双方主张的合理性和各自存在的问题作出分析，在此基础上进一步就东海划界争端的解决提出建议。

目 次

- 一、大陆架划界和专属经济区划界之间的关系
- 二、自然延伸原则在东海大陆架划界争端中的适用及问题
- 三、公平原则在东海划界争端中的适用及问题
- 四、钓鱼岛列岛主权归属及其在划界中的效力
- 五、结论及建议

东海是中国大陆东岸和太平洋之间的一个半闭海，西接中国，东临日本的九州和琉球群岛，北面濒临黄海和韩国的济洲岛，南以

台湾海峡与南海相通。东海东西宽 150 ~ 360 海里, 南北长 630 海里, 总面积约 30 万平方海里, 其中大陆架面积约为 21 万平方海里, 占东海总面积的 70%。东海海底地势与中国大陆一致, 由西北向东南逐渐倾斜, 直至冲绳海槽。地形地貌可分为大陆架平原、大陆坡、冲绳、琉球西侧岛坡。大陆架东部的冲绳海槽把大陆架和琉球隔开。冲绳海槽是东海的一个特殊地理单元, 海槽南北长 1100 公里, 最宽处 150 公里, 最窄处 30 公里, 冲绳海槽面积约 10 万平方公里。冲绳海槽北浅南深, 北部水深 600 ~ 1000 米, 南部一般在 1000 ~ 2000 米之间, 最深处 2700 多米。海槽两侧地形地貌和地质构造截然不同, 东侧为琉球岛弧, 地壳运动异常活跃, 西侧为一个稳定的大型沉降盆地。据勘测, 东海油气资源丰富, 主要集中于东海大陆架凹陷带、钓鱼岛陆架边缘隆褶带以及冲绳海槽凹陷带。其中, 冲绳海槽盆地约有 4.7 亿吨油。①

中日两国同为 1982 年《联合国海洋法公约》的缔约国, 在相向的中国和日本之间, 既存在上覆水域的专属经济区划界问题, 又存在海底大陆架的划界问题, 同时还涉及钓鱼岛列岛主权争端, 因此中日东海划界十分复杂, 而这种复杂性与东海的地缘政治、钓鱼岛和台湾的战略地理位置以及东海丰富的油气资源紧密相关。

中日之间在东海划界问题上的主要分歧集中于大陆架划界、冲绳海槽的法律地位以及钓鱼岛问题。在大陆架划界和冲绳海槽法律地位问题上, 中国的一贯主张是适用公平原则和大陆架自然延伸原则, 冲绳海槽是东海大陆架自然延伸的中断, 构成中国大陆领土自

① 参见魏敏主编:《海洋法》, 法律出版社 1987 年版, 第 181 ~ 182 页; 杨金森、高之国编著:《亚太地区的海洋政策》, 海洋出版社 1990 年版, 第 31 ~ 34 页。

然延伸的陆架和群岛岛架之间的天然分界线。^① 日本则一贯主张以中间线划界^②，冲绳海槽只是两国共有的东海大陆架连续自然延伸上的偶然凹陷。

在钓鱼岛问题上，中国认为，无论从地理、历史还是国际法的角度看，钓鱼岛都是中国领土，日本理应归还中国。钓鱼岛作为一组不能维持人类居住或本身的经济生活的岩礁，可以享有领海和毗连区，但不能享有专属经济区和大陆架。为有利于东海争端的解决，建议“搁置”钓鱼岛主权，在东海大陆架划界时赋予其零效力。日本则认为钓鱼岛是日本通过先占“无主地”取得，并通过有效统治实际控制钓鱼岛。在大陆架划界中应以钓鱼岛为基点按中间线原则划分东海大陆架，并且钓鱼岛在划界时应享有 200 海里专属经济区和大陆架权利。

① 1996 年 5 月 15 日第 8 届中国全国人大常委会第 19 次会议通过的《关于批准〈联合国海洋法公约〉的决定》第 2 条规定：“中华人民共和国将与海岸相向或相邻的国家，通过协商，在国际法基础上，按照公平原则划定各自海洋管辖权的界限。海域划界要通过友好协商，以协议的方式解决，单方面划定的界限，在有关方面缺席的情况下作出的国际安排，都是无效的。”1998 年我国颁布实施的《专属经济区和大陆架法》规定：“中华人民共和国的大陆架，为中华人民共和国领海以外依本国陆地领土的全部自然延伸，扩展到大陆边缘的海底区域的海床和海土；如果从测算领海宽度的基线量起至大陆边外缘的距离不足 200 海里，则扩展至 200 海里”。“中华人民共和国与海岸相邻或者相向国家关于专属经济区和大陆架的主张重叠的，在国际法的基础上按照公平原则以协议划定界限。”

② 日本 1996 年《专属经济区和大陆架法》第 2 条第 1 款规定：“日本的大陆架包括从日本的领海基线向外延伸到你每一点同领海基线的最近点的距离等于 200 海里的线以内的海域的海底及其底土。如果大陆架的外部界线的任何一部分超过了中间线，中间线（或者日本与其他国家协商同意的其他线）将代替那条线。”

一、大陆架划界和专属经济区划界之间的关系

(一) 1982 年《联合国海洋法公约》大陆架制度和专属经济区制度的确立

在第三次联合国海洋法会议的早期,关于大陆架的范围以及大陆架和专属经济区制度之间的关系引发了激烈的争论,主要有三种主张:第一种主张认为,根据自然延伸原则,大陆架可一直延伸至大陆边的外缘,即可以延伸到 200 海里以外。大陆架制度无论是在 200 海里界限内还是界限外,都是独立于专属经济区的制度。该观点的支持者主要是阿根廷、美国、印度等 13 个宽大陆架国家。第二种主张由内陆国和地理条件不利的国家和日本提出,认为由于已经建立了 200 海里专属经济区制度,因而应取消大陆架制度,或规定大陆架不应超过 200 海里。第三种主张支持 200 海里内专属经济区制度的适用,不过仍同意大陆架制度在 200 海里界限外适用。^①

最终 1982 年《联合国海洋法公约》(以下简称《海洋法公约》)中所规定的专属经济区和大陆架制度成为宽大陆架国家和地理不利国家利益相互妥协的产物。《海洋法公约》所规定的专属经济区制度和大陆架制度二者之间是独立的,分别规定在公约的第五部分和第六部分。并且,根据专属经济区制度第五部分第 56 条第 3 款的规定,“本条所载的关于海床和底土的权利,应按照第六部分的规定行使”。考察 1982 年《海洋法公约》的规定,大陆架与专属经济区具有不完全相同的权利基础、范围和法律制度。例如,从范围上讲,专属经济区的最大范围不应超过从测算领海基线量起 200 海里,而大陆架的最小范围是 200 海里,最大不超过从测算领海宽度的基线量起 350 海里,或不应超过 2500 公尺等深线外 100 海里。从权利来源角度,沿海国对大陆架的主权权利是固有的,不取决于有效或象征的占领或任何明文公告,而沿海国必须经过宣告才能主

^① 参见魏敏主编:《海洋法》,法律出版社 1987 年版,第 157~158 页。

张专属经济区。从所涉资源角度,沿海国对专属经济区的主权权利涉及所有自然资源,包括生物和非生物资源,而对大陆架的主权权利,主要以非生物资源为主。正如国际法院在缅因湾案中所指出的,“似乎只能说这两种制度的关系要么是分离的,要么是混乱的,但不能是统一的”。^①

从国际司法实践来看,自1984年缅因湾划界案以来,为专属经济区(渔区)和大陆架划定一条单一海洋边界的案例不断增多。例如,2009年罗马尼亚—乌克兰黑海划界案中当事国双方就明确要求“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”^②,1992年法国—加拿大海洋划界仲裁案、1993年格陵兰—扬马延海洋划界案、1999年厄立特里亚—也门海洋划界仲裁案、2001年卡塔尔—巴林海洋划界案、2002年喀麦隆—尼日利亚海洋划界案、2006年的巴巴多斯—特立尼达和多巴哥划界案、2007年的圭亚那一苏里南划界案、2007年的尼加拉瓜—洪都拉斯在加勒比海地区领土与海洋争端划界案等,都使用了类似的表达。从法律逻辑上讲,这种表达方式恰恰传递了大陆架和专属经济区不是同一个制度这种信息,否则如果按照某些学者的主张200海里内的专属经济区制度已经吸收了大陆架制度,那么200海里内的划界应当只存在专属经济区划界问题,因此这些划界案本身的存在就足以驳斥日方“中日之间不存在大陆架划界,只存在专属经济区划界”的观点。

(二) 1982年《海洋法公约》第74条第1款和第83条第1款

在第三次联合国海洋法会议期间,由于这两个海域都与资源的开发和利用有关,因此这两个海域的划界规则被放在一起讨论。1974年第二委员会主席准备的《主要趋势》(The Main Trends)文

① Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada/United States of America), ICJ Judgment of 12 October 1984, para. 21.

② Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine), ICJ Judgment of 3 February 2009, para. 11.

件中就大陆架划界和专属经济区划界分别提出了4种方案,这些方案均涉及按等距离中间线划界、按公平原则并考虑地质地貌因素等有关情况划界以及按协议划界,但在大陆架划界和专属经济区划界的适用上各有不同。^①在激烈的争论中,形成了两个对立的集团:“公平原则”集团和“等距离(中间线)”集团。24个主张中间线的国家认为划界应适用等距离/特殊情况规则,而29个主张公平原则的国家则认为划界应依据公平原则加以解决。1975年第3期会议《非正式单一协商案文》、1976年《修正单一协商案文》和1977年《非正式综合协商案文》对两个集团的主张做了协调,规定相邻或相向国家间的专属经济区和大陆架划界“应按照公平原则以协议划定,适当时可采用中间线或等距离线,并考虑到所有相关情况”^②。但上述条款两个集团均不接受。随后划界问题被作为未解决的核心问题提交给第7谈判组讨论。自1978年谈判开始,“中间线”集团主张在划界问题上,“中间线或等距离规则,考虑一切特殊情况,应作为一般原则加以适用”。^③而“公平原则”集团则主张划界“应根据公平原则,考虑一切有关情况和采用一切适当方法,以获得公平解决”。^④在随后的历次会议上,中间线集团和公平原则集团之间的严重分歧均导致没有条款草案得到采纳。最终1981年大会主席经与两个集团的国家代表西班牙和爱尔兰协商提出了一个新的案文,这一折中案文最终获得通过,即1982年

① 参见袁古洁:《国际海洋划界的理论与实践》,法律出版社2001年版,第12页;高健军:《国际海洋划界论——有关等距离/特殊情况规则的研究》,北京大学出版社2005年版,第59~60页。有学者认为造成不同的原因在于大陆架的划界无论是在1958年《大陆架公约》第6条还是国际司法实践中都已存在,而讨论专属经济区的划界规则尚属首次。Nuno Marques Antunes, *Towards the Conceptualisation of Maritime Delimitation*, Martinus Nijhoff Publishers, 2003, p. 85.

② 参见1975年《非正式单一协商案文》第61条第1款及第70条第1款、1976年《修正单一协商案文》第62条第1款及第71条第1款、1977年《非正式综合协商案文》第74条第1款和第83条第1款。

③ Document NG7/2, 20 April 1978.

④ Document NG7/4, 21 April 1978 and NG7/10, 1 May 1978.

《海洋法公约》第74条第1款和第84条第1款：“海岸相向或相邻国家间专属经济区和大陆架的界限，应在国际法院规约第38条所指国际法的基础上以协议划定，以便得到公平解决。”

考察第74条第1款和第84条第1款的谈判历史，我们可以发现实际上两个对立集团的意图在这两个条款中都未能体现，在这两个条款中没有规定关于划界的任何实质性的规范，既未提及公平原则，也未提及中间线原则，而且大会主席还曾要求各国代表“避免作出任何解释性的声明”。^① 因此，国家间有关大陆架和专属经济区的划界争端，在协定国际法上没有任何方法是占主导地位的，有关国家可以主张任何方法，以达到公平解决其争端的目的。

（三）大陆架划界和专属经济区划界之间的关系

1982年《海洋法公约》关于大陆架和专属经济区划界的条款完全相同是否意味着二者之间的划界应适用同一规则呢？很显然，大陆架和专属经济区划界时考虑的有关情况是不同的。大陆架以海床和底土为重点，而专属经济区则以水域为主，为使划界得到公平解决，两者考虑的相关情况有可能不同。一条对于大陆架来讲是合理的边界线，并不一定对专属经济区公平，反之亦然。因此，公平解决并不要求大陆架和专属经济区的划界线总是一致。^②

从国家实践来看，大陆架和专属经济区划界可以采用两条不同的界线。例如，1978年澳大利亚-巴布亚新几内亚签订了托雷斯海峡海洋边界条约，建立了海床和渔业管辖权的不同界线，它们在大部分地方是一致的，但在托雷斯海峡地区分开了，由于该地区的地貌，海床线的延伸从基线量起，超过了200海里，而渔业管辖权的

^① See Nuno Marques Antunes, *Towards the Conceptualisation of Maritime Delimitation*, Martinus Nijhoff Publishers 2003, p. 87.

^② 参见袁古洁：《国际海洋划界的理论与实践》，法律出版社2001年版，第12页；高健军：《国际海洋划界论——有关等距离/特殊情况规则的研究》，北京大学出版社2005年版，第45~46页。

边界线终止在 200 海里的地方。^① 此外的国家实践还包括澳大利亚和印度尼西亚 1972 年签订的大陆架边界协定和 1981 年的渔业监管和执行协定，将大部分的大陆架划给了澳大利亚，而上覆水域则以中间线划定。因此，中国和日本之间就大陆架和专属经济区采取不同的划界方法是有先例可循的。

二、自然延伸原则在东海大陆架划界争端中的适用及问题

（一）自然延伸原则在习惯国际法上的地位——1982 年《海洋法公约》签订以前

一般认为，大陆架的法律概念正式形成于 1945 年美国总统杜鲁门发布的《关于大陆架的底土和海床的自然资源政策的 2667 号总统公告》（以下简称为《杜鲁门公告》），在这一公告中，大陆架的法律概念和“自然延伸”联系起来。《杜鲁门公告》宣布“处于公海之下但毗连美国海岸的大陆架底土和海床的自然资源属于美国，受美国管辖和控制”，“毗连国家对于大陆架底土和海床的自然资源行使管辖权，是合理的、公正的”，因为“大陆架可以认为是沿海国家陆地的延伸，因而自然地附属于它”。^②

然而在 1958 年《大陆架公约》中并未直接提及自然延伸，原因在于各国的立场和利益不同。国际法委员会在为第一次海洋法会议准备公约草案时对自然延伸采取了谨慎态度，担心将法律上的大陆架概念等同于自然科学意义上的大陆架将产生“歧视”，因为有些国家并不具备建立大陆架的自然条件。特别报告员弗朗索斯曾经

① 参见袁古洁：《国际海洋划界的理论与实践》，法律出版社 2001 年版，第 12 页；高健军：《国际海洋划界论——有关等距离/特殊情况规则的研究》，北京大学出版社 2005 年版，第 46 页。

② Proclamation by President Truman of 28 September 1945 on Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf.