



全国中文核心期刊
中文人文社会科学引文数据库来源期刊(CSSCI)
中国人文社会科学核心期刊
中国人民大学复印报刊资料重要转载来源期刊
中国政法类核心期刊

ISSN1004-8049

CN11-3152/K

太平洋学报

太平洋学报

Taipingyang Xuebao
PACIFIC JOURNAL

(月刊)

第25卷 第8期 Vol.25 No.8

(1993年创刊)

2017

- ◎ 地缘政治的本质及其中国运用
张文本
- ◎ 东南亚地缘格局时空演变研究
秦 奇 成升魁
- ◎ 中国海洋文化的内在逻辑与发展取向
洪 刚 洪晓楠

第二十五卷
第八期
二零一七年八月

海洋出版社



PACIFIC JOURNAL

Vol.25 No.8

太平洋学报

(月刊)

2017年(第25卷)第8期

《太平洋学报》编辑委员会

顾问: 吴敬琏 张登义 鹿守本

主任: 张宏声

副主任: 石青峰 杨绥华

主编: 杨绥华

副主编: 杜钢建 金灿荣 罗肇鸿

戴桂林 李国强 贾宇

编委: (以姓氏笔画为序)

丁一凡 小原凡司(日本) 王义桅

王校轩 王逸舟 王琪 王斌

田新建 史春林 朴键一 曲探宙

朱坚真 朱锋 朱瑞良 庄芮

刘仁山 刘江永 刘建飞 刘容子

安仁海(韩国) 孙小迎 孙吉亭

孙学峰 严安林 苏浩 杜钢建

李红云 李国强 杨伯江 杨金森

杨泽伟 杨绥华 肖洋 时殷弘

吴士存 吴敬琏 吴磊 余民才

宋伟 张文木 张国有 张洁

张振江 张海文 张蕴岭 阿东

陈文玲 陈玉荣 陈须隆

陈勇(美国) 林民旺 林宏宇

罗肇鸿 金永明 金灿荣 周大地

周琪 郑海麟(加拿大) 赵龙跃

胡金焱 胡念祖(中国台湾) 胡德坤

柯昶 秦为稼 贾宇 夏善晨

倪峰 徐光裕 翁立新 高世楫

高恒 鹿守本 商乃宁 韩锋

韩增林 傅梦孜 傅岷成(中国台湾)

鲁义 雷波 翟崑 潘敏

潘新春 戴桂林

C. Raja Mohan(拉贾·莫汉, 印度)

Michael Pillsbury(白邦瑞, 美国)

目次

特稿

地缘政治的本质及其中国运用 张文木(1)

政治与法律

东南亚地缘格局时空演变研究 秦奇 成升魁(15)

曼陀罗体系: 古代东南亚的地区秩序研究 吕振纲(27)

国际司法和仲裁实践视角下的关键日期

..... 疏震娅 李志文(40)

海洋强国建设

中国参与北极航运治理的国际法依据研究

..... 唐尧 夏立平(51)

中国海洋文化的内在逻辑与发展取向

..... 洪刚 洪晓楠(62)

21世纪海上丝绸之路建设

21世纪海上丝绸之路: 战略内涵、共建机制与推进路径

..... 张广威 刘曙光(73)

中国与“海上丝绸之路”国家间旅游流双向互动关系分析

..... 朱晓翔(81)

经济与社会

海洋生物资源资产负债表编制技术框架研究

..... 付秀梅 苏丽荣 王晓瑜(94)

CONTENTS

Feature

The Nature of Geopolitics and Its Application in China ZHANG Wenmu(1)

Politics and Law

A Research on the Spatial-temporal Development of Geopolitical Pattern in South-east Asia QIN Qi CHENG Shengkui(15)

Mandalic System; Study on the Regional Order of Ancient Southeast Asia
..... LÜ Zhengang(27)

The Critical Date in the Perspective of International Judicial and Arbitral Practice
..... SHU Zhenya LI Zhiwen(40)

Building China into A Strong Maritime Country

The International Legal Basis of China's Participation in the Governance of Arctic Shipping TANG Yao XIA Liping(51)

The Internal Logic and Development Orientation of Chinese Marine Culture
..... HONG Gang HONG Xiaonan(62)

Pushing Ahead 21st Century Maritime Silk Road Initiative

The 21st Century Maritime Silk Road; Strategic Connotation, Jointly Building Mechanism and Promoting Path ZHANG Guangwei LIU Shuguang(73)

Study on the Mutual Interaction of Tourism Markets between China and Other Maritime Silk Road Countries ZHU Xiaoxiang(81)

Economy and Society

A Study on the Framework of Balance Sheet of Marine Biological Resources ...
..... FU Xiumei SU Lirong WANG Xiaoyu(94)

本刊实行专家匿名审稿制度
所刊发文章不代表本刊观点

本刊启事

为适应我国信息化建设, 扩大本刊及作者知识交流渠道, 本刊已被中国核心期刊(遴选)数据库、中文科技期刊数据库、中国学术期刊网络出版总库及 CNKI 系列数据库等多家数据库收录。若作者对此有异议, 请在来稿时向本刊说明, 本刊将作另行处理。

《太平洋学报》编辑部

DOI: 10.14015/j.cnki.1004-8049.2017.8.005

唐尧、夏立平:“中国参与北极航运治理的国际法依据研究”,《太平洋学报》,2017年第8期,第51-61页。

TANG Yao, XIA Liping, “The International Legal Basis of China’s Participation in the Governance of Arctic Shipping”, *Pacific Journal*, Vol.25, No.8, 2017, pp.51-61.

中国参与北极航运治理的 国际法依据研究

唐尧¹ 夏立平¹

(1. 同济大学,上海 200092)

摘要: 北冰洋海冰消融使得北极航道得以开通,而北极航道的利用也带来了相应的治理需求。作为世界航运大国,中国在北极享有航行、航行中的安全保障和环境保护以及航行中的搜寻和救助权利义务。《联合国海洋法公约》和《极地水域船舶航行国际准则》等国际法律制度为中国参与北极航运治理提供了国际法依据。现有国际法依据主要围绕《联合国海洋法公约》展开,同时它们还显现出了从软法向硬法过渡以及全球性条约区域化的特征。基于此,中国可以通过加强与北极国家合作以及提升本国履约能力等方式,充分利用相关国际法依据,积极参与北极航运治理。

关键词: 中国; 北极; 国际法依据; 《联合国海洋法公约》

中图分类号: D990

文献标识码: A

文章编号: 1004-8049(2017)08-0051-11

过去几十年间北冰洋海冰经历了逐渐消融的过程。政府间气候变化专门委员会(Intergovernmental Panel on Climate Change)报告显示,1979—2012年间北极年均海冰范围有所缩小,缩小速度很可能是在每十年3.5%至4.1%的范围内。^①由全球气温上升带来的变化使得北极航道得以开通,然而海上航行及其可能引发的海

洋环境污染和海上遇难等问题也带来了相应的治理需求。^②中国是世界航运大国,参与北极航运治理具有重要意义。依据国际法,中国在北极航运治理中的权利义务主要涉及航行、航行中的安全保障和环境保护以及航行中的搜寻和救助三个方面的内容。基于此,本文首先梳理中国参与北极航运治理的国际法依据,包括《联

收稿日期: 2016-11-27; 修订日期: 2017-06-19。

基金项目: 本文是国家社科基金一般项目“中国参与北极地区开发的理论与方略研究”(14BCJ026)、中国极地研究中心承担的中国国家海洋局国家专项“南北极环境综合考查”子专题“极地地缘政治研究”(CHINARE2017-04-05-01)的阶段性研究成果。

作者简介: 唐尧(1987—),男,山东济南人,同济大学政治与国际关系学院博士研究生,主要研究方向:国际法与全球治理;夏立平(1955—),男,江苏泰兴人,同济大学国际与公共事务研究院院长、教授、博士生导师,历史学博士,主要研究方向:大国关系、亚太安全、海洋安全。

① 政府间气候变化专门委员会:“气候变化2014:综合报告”,政府间气候变化专门委员会网站,2014年11月1日,http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR_AR5_FINAL_full_zh.pdf。

② 北极航运治理范围不仅限于北极航道范围,参见: International Maritime Organization, “International Code for Ships Operating in Polar Waters”, May.15, 2015, http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/POLAR%20CODE%20TEXT%20AS%20ADOPTED.pdf。

合国海洋法公约》(以下简称《公约》)、《斯瓦尔巴德条约》(Svalbard Treaty)(以下简称《斯约》)和《极地水域船舶航行国际准则》(International Code for Ships Operating in Polar Waters)(以下简称《极地规则》)等,同时结合缔约国实践进行实证分析,进而在归纳相关国际法依据特征基础上简要探讨中国的参与路径。

一、中国参与北极航运治理的 有关航行的国际法依据

中国参与北极航运治理的有关航行的国际法依据主要有《公约》和《斯约》。《公约》在1973年至1982年召开的第三次联合国海洋法会议上制定,于1994年11月16日生效。《公约》对缔约国在不同海域的航行权利和义务做出了规定,包括领海的无害通过权,“在本公约的限制下,所有国家,不论为沿海国或内陆国,其船舶均享有无害通过领海的权利”;^①国际航行的海峡的过境通行权,“在第37条所指的海峡中,所有船舶和飞机均享有过境通行的权利,过境通行不应受阻碍”;^②群岛水域的无害通过权,“在第53条的限制下并不妨碍第50条的情形下,按照第2部分第3节的规定,所有国家的船舶均享有通过群岛水域的无害通过权”;^③专属经济区的航行自由权,“在专属经济区内,所有国家,不论为沿海国或内陆国,在本公约有关规定的限制下,享有第87条所指的航行和飞越的自由”;^④公海的航行自由权,“公海自由对沿海国和内陆国而言,除其他外,包括航行自由”。^⑤作为《公约》缔约国,中国船舶在北极海域航行享有上述权利。

北极航道指穿过北冰洋,连接大西洋和太平洋的航道,包括东北航道、西北航道和穿极航道。东北航道是指西起冰岛,经巴伦支海,沿欧亚大陆北方海域向东,直至白令海峡的航道。东北航道东段地处俄罗斯专属经济区或领海内,俄罗斯称其为“北方海航道”。北方海航道可以理解为东北航道的重要一部分。西北航道是指沿美洲北部海岸,经加拿大北极群岛中的

水道,连接大西洋和太平洋的航道。西北航道由不同航线组成,北极理事会(Arctic Council)2009年的《北极海运评估报告》(Arctic Marine Shipping Assessment)对此做出了分类,其中就包括东起兰开斯特海峡,经巴罗海峡和皮尔海峡等,再经阿蒙森湾的航线3A。^⑥穿极航道是指北方海航道和西北航道以外,穿过北冰洋中部海域的航道。由于北方海航道北部边界与俄罗斯200海里专属经济区的北部边界一致,因此穿极航道位于俄罗斯北方海航道以外的北冰洋公海上。

迄今为止,中国对北极航道的利用限于东北航道和穿极航道。2012年6月中国第五次北极科学考察中,“雪龙”号极地考察船成功穿越了东北航道,去程航线经过了白令海、白令海峡、楚科奇海、东西伯利亚海、拉普捷夫海和喀拉海等海域,返程航线利用了穿极航道,创造了抗冰船独立航行穿极航道的历史。^⑦“雪龙”号此次行使的航行权利主要涉及《公约》规定的国际航行的海峡的过境通行权、专属经济区的航行自由权、领海的无害通过权、公海的航行自由权。

中国在行使上述航行权利的同时也应履行相关义务,如行使过境通行权时“应遵守一般接受的关于海上安全的国际规章、程序和惯例,包括《国际海上避碰规则》”^⑧;行使无害通过权时“应遵守所有这种法律和规章以及关于防止海

① 《公约》第17条。《公约》第8条第2款还做出了关于内水的规定,“如果按照第7条所规定的方法确定直线基线的效果使原来并未认为是内水的区域被包围在内成为内水,则在此种水域内应有本公约所规定的无害通过权。”

② 《公约》第38条第1款。

③ 《公约》第52条第1款。《公约》第53条第2款还做出了关于群岛海道通过权的规定,“所有船舶和飞机均享有在这种海道和空中航道内的群岛海道通过权。”

④ 《公约》第58条第1款。

⑤ 《公约》第87条第1款a项。

⑥ 王泽林著:《北极航道法律地位研究》,上海交通大学出版社,2014年版,第5-7页。北极理事会是一个由北极国家组成的政府间论坛,于1996年9月在加拿大渥太华成立。

⑦ 张侠等:“我国北极航道开拓的战略选择初探”,《极地研究》,2016年第2期,第271页。

⑧ 《公约》第39条第2款a项。

上碰撞的一般接受的国际规章”^①;行使航行自由权时“须适当顾及其他国家行使公海自由的利益,并适当顾及本公约所规定的同‘区域’内活动有关的权利”^②。

然而,中国行使《公约》赋予的航行权利受到了北极航道沿海国内政策法规的影响。就东北航道(北方海航道)而言,俄罗斯通过扇形原则、历史性权利和直线基线法等依据对北冰洋沿岸水域提出主权及主权权利要求。^③同时,俄罗斯认为构成北方海航道的维利基茨基海峡、绍卡利斯基海峡、德米特里·拉普捷夫海峡和桑尼科夫海峡不属用于国际航行的海峡,因而不适用《公约》的过境通行制度。美国则认为,北方海航道包括用于国际航行的海峡,过境通行制度适用于经过这些海峡的航道。^④

在实践中,俄罗斯已通过多项国内法加强其对北方海航道的控制。^⑤俄罗斯1991年颁布的《北方海航道海路航行规章》(Regulations for Navigation on the Seaways of the Northern Sea Route)(以下简称《1991年规章》)规定,“在维利基茨基海峡、绍卡利斯基海峡、德米特里·拉普捷夫海峡和桑尼科夫海峡,航行条件和冰情复杂,为确保航行安全,规定强制破冰领航。”^⑥但俄罗斯2013年颁布的《北方海航道水域航行规则》(Rules of Navigation in the Water Area of the Northern Sea Route)(以下简称《2013年规则》)对《1991年规章》进行了修改,^⑦去掉了相关内容,使得外国船舶可以不需要提供破冰船领航服务进行独立航行。^⑧

随着俄罗斯相关国内法规定的调整,中国船舶可以在东北航道独立航行。2016年中国中远集团有5艘船6个航次通过东北航道,但为了保障航行安全,都使用了俄方破冰船的领航服务。

就西北航道而言,自20世纪70年代初,加拿大政府通过一系列声明和报告强调西北航道属于其历史性内水。同时,加拿大也通过国内法加强对西北航道的控制,如1970年加拿大《北极水域污染防治法》(Arctic Waters Pollution

Prevention Act)和2010年《加拿大北方船舶交通服务区规章》(Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations)(以下简称《2010年规章》)。加拿大认为西北航道不适用《公约》的过境通行制度和无害通过制度。1985年经修改的《北极水域污染防治法》第23条规定,“当污染防治官员有合理理由怀疑船舶已经违反本法或规章的任何条款……经总督同意,污染防治官员可扣押在北极水域任何地方或加拿大领海、内水或内陆水的该船舶和所载货物。”^⑨《2010年规章》规定,“凡下列情况必须提交航行计划报告:(a)当船舶即将进入加拿大北方船舶交通服务区……”^⑩可见,这些规定都表现出了强制性特征。

加拿大通过国内立法加强对西北航道控制的做法并未完全影响他国航行权利的行使。美

① 《公约》第21条第4款。

② 《公约》第87条第2款。

③ 郭培清、管清蕾:“探析俄罗斯对北方海航道的控制问题”,《中国海洋大学学报》(社会科学版),2010年第2期,第96页。关于北极航道沿岸国对航道所在水域法律地位的主张和北极航道沿岸国对航道法律地位的主张区别的分析,参见:白佳玉:“我国科考船北极航行的国际法问题研究”,《政法论坛》,2014年第5期,第95-97页。本文主要关注北极航道沿岸国对航道法律地位的主张。

④ Federation of American Scientists, “National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive”, Jan. 9, 2009, <https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm>.

⑤ 相关法规包括1971年《苏联海运部北方航道管理局法令》,1984年《保护苏联经济区法》,1993年《船只在海港及其附近航行和抛锚的一般规则》等。参见刘惠荣、董跃著:《海洋法视角下的北极法律问题研究》,中国政法大学出版社,2012年版,第141页。

⑥ CHNL Information Office, “Regulations for Navigation on the Seaways of the Northern Sea Route”, Sept. 14, 1990, http://www.arctic-lia.com/docs/nsr/legislation/Rules_of_navigation_on_the_seaways_of_the_Northern_Sea_Route.pdf.

⑦ CHNL Information Office, “Rules of Navigation of the Water Area of the Northern Sea Route”, Jan. 17, 2013, http://www.arctic-lia.com/docs/nsr/legislation/20130425185806en-Rules_unof.pdf.

⑧ 张侠等:“从破冰船强制领航到许可证制度——俄罗斯北方海航道法律新变化分析”,《极地研究》,2014年第2期,第272页。

⑨ Government of Canada, “Arctic Waters Pollution Prevention Act”, Apr. 1, 2014, <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/A-12.pdf>.

⑩ Government of Canada, “Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations”, Jul. 1, 2010, <http://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2010-127.pdf>.

国和欧盟就对西北航道持有航行自由的立场。1985年美国准备让“极地海”号(Polar Sea)破冰船横穿西北航道,就此向加拿大政府提前联络沟通。加拿大政府要求美国必须提出通航申请,美国政府置之不理,并回应称,“美国政府相信西北航道和东北航道适用相同的航行规则。它们都是国际海峡……”^①最终“极地海”号在未向加拿大提出通航申请的情况下完成了从格陵兰到波弗特海的航行。就西北航道航行其他实践来看,俄罗斯、巴哈马、瑞典等国破冰船的穿行均事先得到加拿大政府的批准。^②

此外,为规制各国在斯瓦尔巴德群岛的经济活动,英国和美国等18个国家于1920年签署了《斯约》。中国于1925年成为《斯约》缔约国,与其他缔约国就该条约区内的航行、科考和资源利用等议题展开了国际合作。^③其中,《斯约》第3条规定了缔约国国民享有平等自由进出条约区内的水域、峡湾和港口的权利,同时还规定“尽管挪威可能实施任何有关沿海贸易的法规,驶往或驶离第1条所指地域的缔约国船舶在去程或返程中均有权停靠挪威港口,以便运送前往或离开该地区的旅客或货物或者办理其他事宜。”据此,中国享有在该条约区完全的航行自由的权利,以及在相关水域过境的权利。^④

可以看出,《公约》是中国船舶在北极海域航行的最重要法律依据。特别是中国对穿极航道的利用几乎不受北极航道沿海国影响,因而可以成为中国利用北极航道的重要方式。就北方海航道和西北航道法律地位而言,如果这两条航道的海峡被定义为用于国际航行的海峡,中国船舶在这些海峡航行将受到海峡沿岸国较小的影响。鉴于俄罗斯相关国内立法的强制性有所减弱,而加拿大相关国内立法显现出了一贯的强制性特征,中国可以在利用东北航道基础上逐步开展在西北航道的航行活动。总之,在运用国际法参与北极航运治理中,坚持北方海航道和西北航道的主要海峡为用于国际航行的海峡符合中国的利益。

二、中国参与北极航运治理关于安全保障和环境保护的国际法依据

中国参与北极航运治理关于安全保障和环境保护的国际法依据主要有《公约》、国际海事组织主持签订的部分国际条约以及相关软法。

在国际条约层面,《公约》第十二部分就海洋环境的保护和保全做出了一般性规定。例如,《公约》第192条规定,“各国负有保护和保全海洋环境的义务。”作为船旗国,中国应履行义务涉及《公约》第217条的规定,如确保悬挂本国旗帜或在本国国内登记的船只遵守相关的国际规则 and 标准以及法律和规章。^⑤作为港口国,中国应履行义务涉及《公约》第218条的规定,如在有充分证据的情形下,本国可对对他国船只相关违法行为提起司法程序。^⑥

国际海事组织(International Maritime Organization)主持签订的部分国际条约也是中国参与法律依据的组成部分。^⑦在安全保障方面,1974年第五次国际海上人命安全会议上制定了《国际海上人命安全公约》(International Convention for the Safety of Life at Sea)(以下简称 SOLAS 公约)。SOLAS 公约是为保障海上航行船舶上的人命安全,在船舶结构、设备和性能等方面规定统一标准的国际公约,由13条正文、1个附则和

① 刘江萍:《西北航道的政治与法律研究》,中国海洋大学硕士论文,2010年,第24-25页。

② 郭培清等著:《北极航道的国际问题研究》,海洋出版社,2009年版,第148页。

③ The Governor of Svalbard, “Treaty between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, the Netherlands, Great Britain and Ireland and the British Overseas Dominions and Sweden concerning Spitsbergen Signed in Paris 9th February 1920”, August 2, 2016, http://www.sysselmannen.no/Documents/Sysselmannen_dok/English/Legacy/The_Svalbard_Treaty_9ssFy.pdf.

④ 陆俊元、张侠著:《中国北极权益与政策研究》,时事出版社,2016年版,第231页。

⑤ 《公约》第217条第1款。

⑥ 《公约》第218条第1款。

⑦ 国际海事组织最早于1959年1月成立,原名称为“政府间海事协商组织”,后于1975年11月将名称改为国际海事组织。中国从1973年3月1日起正式参加该组织的活动。参见梁西著:《梁著国际组织法》,武汉大学出版社,2011年版,第303页。

1个附录组成。^① SOLAS 公约适用于经授权悬挂缔约国政府国旗的船舶。^② SOLAS 公约同时规定了其不适用的船舶,包括军用舰艇和运兵船以及总吨位小于 500 总吨的货船等。中国于 1980 年 1 月 7 日缔结了 SOLAS 公约。中国应履行的船旗国义务体现在了 SOLAS 公约附则中,如各国船舶提供有效的船舶证书,包括客船安全证书、货船构造安全证书和货船设备安全证书等。SOLAS 公约还规定,“持有根据本章第 12 条或第 13 条所发证书的每艘船舶,在其他缔约国港口时,应受该国政府正式授权的官员监督”。^③

在环境保护方面,国际海事组织于 1973 年通过了《国际防止船舶造成污染公约》(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)(以下简称 MARPOL73)。MARPOL73 旨在努力制止故意的石油和其他有害物质污染海洋,并减少失事排油,由 20 条正文、2 个议定书和 5 个附则组成。由于 MARPOL73 并没有生效,1978 年国际海事组织修订通过了《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》(Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973)(以下简称 MARPOL73/78)。中国于 1983 年 7 月 1 日缔结了 MARPOL73/78。中国应履行的船旗国义务也体现在了 MARPOL73/78 附则中,如“每艘 150 总吨及以上的油船和每艘 400 总吨及以上的非油船应具备有主管机关认可的《船上油污应急计划》”。^④

另外一个与北极海洋环境保护相关的国际条约是 2013 年的《北极海洋油污预防与反应合作协定》(Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic)(以下简称《油污协定》)。《油污协定》缔约国为北极国家,但该条约第 17 条规定了缔约国可以开展与非缔约国的油污预防与反应合作。^⑤ 据此,中国也可以参与北极航运治理中的环境保护。

国际海事组织于 1978 年 6 月至 7 月在伦敦召开的外交大会上制定并通过了《海员培训、发证和值班标准国际公约》(International Convention on Standards of Training, Certification

and Watchkeeping for Seafarers,以下简称 STCW 公约)。STCW 公约旨在通过提高海员素质在全球范围内确保船舶海上安全和保护海洋环境。中国于 1981 年 6 月 8 日缔结了该条约。STCW 公约也是中国参与北极航运治理的法律依据。

2014 年 11 月国际海事组织海上安全委员会(Maritime Safety Committee)第 94 届会议通过了《极地规则》的安全部分。2015 年 5 月国际海事组织海上环境保护委员会(Marine Environment Protection Committee)第 68 届会议通过了《极地规则》的环保部分。《极地规则》是针对极地地区的有关船舶和人员安全、环境保护的国际规则,建立在 SOLAS 公约和 MARPOL73/78 基础上,并已于 2017 年 1 月 1 日生效。《极地规则》包括安全强制性规定的 I-A 部分和安全建议性导则的 I-B 部分,以及环保强制性规定的 II-A 部分和环保建议性导则的 II-B 部分。《极地规则》是中国有关船舶在北极海域航行时必须遵守的国际规则。

在软法层面,国际海事组织分别于 2002 年和 2009 年通过了《北极冰覆盖水域船舶航行指南》(以下简称《北极航行指南》)(Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters)和《极地水域船舶航行指南》(以下简称《极地航行指南》)(Guidelines for Ships Operating in Polar Waters)。两份指南为船舶在北极海域的航行提供了建议性内容。其中,《极地航行指南》不仅明确了其所适用的北极和南极区域,还明确了极地船级(Polar Class)的适用。这些软法无疑

① “International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974”, Jan. 1, 1983, <http://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/1983/22.html>.

② SOLAS 公约第 2 条。

③ SOLAS 公约附则第 1 章第 3、12、19 条。

④ MARPOL73/78 附则 I 第 4 章第 26 条。

⑤ Arctic Council, “Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic”, May. 15, 2013, https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/529/EDOCS-2068-v1-ACMMSE08_KIRUNA_2013_agreement_on_oil_pollution_preparedness_and_response_signedAppendices_Original_130510.PDF?sequence=6&isAllowed=y.

为《极地规则》的形成奠定了基础。^①

表1 《极地规则》的遵守

| 船舶名称 | 船旗国 | 签发机构 | 签发时间 |
|--------------------------------|-----|-----------------|-----------------|
| “北欧海盗”号 (Magne Viking) | 丹麦 | 挪威船级社和 丹麦海事局 | 2016年 2月19日 |
| “极地”号 (Stril Polar) | 挪威 | 挪威船级社 | 2016年 12月5日 |
| “阿尔巴诺夫”号 (Shturman Albanov) | 俄罗斯 | 俄罗斯船级社 | 2016年 12月28日 |

注:表1指极地船舶证书(Polar Ship Certificate)的签发机构和签发时间。

资料来源:笔者根据挪威船级社网站等资料整理。

当前,已有北极国家遵守了《极地规则》(见表1)。<《极地规则》规定,“适用本规则的每艘船舶均应船上携有一份有效的极地船舶证书。”^②各国船舶遵守《极地规则》这一规定主要涉及以下方面的内容:一是签发极地船舶证书的主体,包括主管机关、主管机关认可的个人或组织。《极地规则》规定,“本条证书应根据 SOLAS 公约第 XI-1/1 条由主管机关或其认可的个人或组织签发。无论如何,主管机关对证书负有全部责任。”^③二是船舶获取极地船舶证书。《极地规则》规定,“除 1.3.3 所规定外,应在初次或换证检验之后对满足本规则相关要求的船舶签发极地船舶证书。”^④另外,在检查船舶是否持有有效极地船舶证书方面,港口国也会发挥相应的作用。

就《极地规则》而言,北极国家的实践为中国的参与提供了启示。首先是船旗国主管机关履约能力的加强。《极地规则》生效后,北极航行船舶的船级检验涵盖了对船舶建造、装备、船员等的特殊要求。丹麦作为发达国家,其主管机关同样存在履约能力不足的问题。例如,丹麦的“北欧海盗”号(Magne Viking)三用工作船成为了《极地规则》生效前第一艘被确认遵守的船舶。2016年2月19日挪威船级社代表船旗国主管机关向“北欧海盗”号签发了极地船舶证书,^⑤用以证明该船遵守了《极地规则》的相关规定。也就是该船满足了在极地水域航行的必备

要求,包括可以在北极及其周边地区运营。“北欧海盗”号的实践表明了船级社和船旗国主管机关合作可用于促进船旗国履约。当前,挪威船级社和中国船级社等共9个船级社已成为丹麦海事局认可的国际合作机构。这些船级社还于2015年5月4日与丹麦海事局签署了一份更新协议,对它们与丹麦海事局合作的内容做出了规定。^⑥因此,中国船级社可以向本国船舶签发极地船舶证书,同时可以与北极国家开展海事服务合作。

其次是国际组织的作用。国际船级社协会(International Association of Classification Society)是促进海上安全标准提高,并与有关国际组织、海事组织和世界海运业保持密切合作的非政府组织。2006年国际船级社协会颁布了《极地船级要求》(Unified Requirements for Polar Class Ships),当中对极地船级做出了规定。据此,《极地规则》要求准备进入极地规定海域航行的船舶申请极地船舶证书,其中将船舶分为三类:A类船舶是指专门设计在极地水域航行的,至少可以抵抗中等厚度的当年冰的船舶(PC1至PC5,PC1为最严重冰况,随数字递增冰况依次递减);B类船舶是指A类之外可以在极地水域航行的,至少可以抵御较薄的当年冰的船舶(PC6至PC7);C类船舶是指设计用于行驶在无冰水域的或冰厚程度低于B类所规定程度的船舶。“北欧海盗”号即是符合这一标准的A类船舶。此外,船级社提供的服务通常含盖所有新建造船舶和正在运营的船舶。2016年12月

① International Maritime Organization, “Guidelines for Ships Operating in Polar Waters”, January 18, 2010, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29985&filename=A1024\(26\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29985&filename=A1024(26).pdf).

② 《极地规则》I-A部分1.3.1。

③ 《极地规则》I-A部分1.3.4。

④ 《极地规则》I-A部分1.3.2。

⑤ Simon David Adams, “DNV GL Approved First Vessel to Comply with IMO Polar Code”, Feb. 19, 2016, <https://www.dnvgl.com/news/dnv-gl-approves-first-vessel-to-comply-with-imo-polar-code-58093>.

⑥ Danish Maritime Authority, “Danish RO Agreement 2015”, May. 4, 2015, <http://www.dma.dk/SynRegistrering/Syn/Klassifikationsselskaber/Documents/DanishROAgreement2015.pdf#search=RO%202015>.

12日,德国MV造船集团(MV Werften)与挪威船级社签约,将依据挪威船级社的新规则对其新建游艇进行船级检验。其中,游艇将按照《极地规则》中B类船舶(PC6)的标准建造,设计用于在北极、南极和热带地区的航行。^①中国船级社于1988年加入国际船级社协会,因而可以通过该组织参与相关规则的实施。

最后是强化检查评估。港口国控制指港口所在国家根据有关国际条约规定的标准,对进入其港口的外国籍船舶所实施的一种监督与控制。美国海岸警卫队2016年5月报告显示,“伯爵夫人”号(Monarch Countess,该船船旗国是坦桑尼亚)因其未能提供有效的船舶证书而被美国海岸警卫队扣留。^②港口国控制功能的发挥一定程度上依托于区域性组织,如巴黎备忘录、东京备忘录和印度洋备忘录。然而,当前没有专门针对北极地区的港口国控制安排。因此,与港口国控制组织合作成为港口国强化检查评估的重要路径。例如,美国海岸警卫队早在1986年就开展了与巴黎备忘录的合作。美国港口国控制报告显示,1995年美国港口船舶滞留量为541艘,确认抵港船舶量为7846艘,滞留比率为6.90%。2005年的船舶滞留量为127艘,确认抵港船舶量为7850艘,滞留比率为1.61%。2015年的船舶滞留量为202艘,确认抵港船舶量为8925艘,滞留比率为2.26%。^③可以看出,较之于1995年,2005年和2015年美国港口船舶滞留比率均有所下降。

中国参与北极航运治理关于安全保障和环境保护的一个重要事例是中国积极参与了《极地规则》的制定。例如,中国主张将“政府拥有或由一个国家使用的,从事政府非商业服务的船舶(公务船)豁免条款”写入规则草案,从而避免许多国家的科学考察船在极地的科学考察活动受到限制。^④

中国今后参与北极航运治理关于安全保障和环境保护的主要路径包括,中国应履行船旗国义务,如通过提供有效的极地船舶证书等确保船舶遵守相关国际法律制度。同时,中国将来可能成为经过北极航线船舶的重要目的港或

停靠港,因此中国可以依据这种条件来规范各国船舶在北极海域的航行。^⑤

三、中国参与北极航运治理 关于搜寻和救助的国际法依据

中国参与北极航运治理关于搜寻和救助的国际法依据主要是指适用北极的全球性条约,如《国际海上搜寻救助公约》(International Convention on Maritime Search and Rescue)(以下简称1979年《救助公约》)。此外还涉及专门针对北极的区域性条约《北极海空搜救合作协定》(Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic)(以下简称《搜救协定》)。

在适用北极的全球性条约层面,国际海事组织在1979年国际海上搜寻救助会议上制定了1979年《救助公约》,以促进搜寻营救海上遇险人员的国际合作。中国于1985年6月24日缔结了该条约。1979年《救助公约》多项规定涉及国际合作。该条约第3章分别对国家之间的合作以及与航空服务的协调做出了规定。^⑥在一般性规定方面,“各缔约方须协调其搜救组织,在必要时其搜救工作应与邻近国家相配合。”在要求方面,缔约方的当局希望其救助单

① PortNews IAA, “MV WERFTEN Awards Classification of ‘Endeavor’ Expedition Yachts to DNV GL”, Dec. 13, 2016, <http://www.en.portnews.ru/news/231179/>.

② United States Coast Guard, “Monthly List of IMO Reportable Detentions”, May. 9, 2017, <http://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/5p/CG-5PC/CG-CVC/CVC2/psc/safety/detentions/201605SOLAS01.pdf>.

③ United States Coast Guard, “Annual Report (1998 - Present)”, May. 2, 2017, <http://www.dco.uscg.mil/Our-Organization/Assistant-Commandant-for-Prevention-Policy-CG-5P/Inspections-Compliance-CG-5PC-/Commercial-Vessel-Compliance/Foreign-Offshore-Compliance-Division/Port-State-Control/Annual-Reports/>.

④ 杨剑等著:《北极治理新论》,时事出版社,2014年版,第343页。

⑤ 白佳玉、李俊瑶:“北极水域航行中港口国控制的适用与国家实践”,《中国海洋大学学报》(社会科学版),2016年第2期,第30页。

⑥ “International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979”, Nov. 21, 2001, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/searchrescue1979.html>.

位进入或越过另一缔约方领海或领土者,须向该另一缔约方的救助协调中心或经该缔约方指定的其他当局发出请求。^① 在建议方面,各缔约方应与邻近国家就合办设施、建立共同程序、进行联合训练及演习等事项签订搜救方面的协议。^②

《公约》在公海和“区域”部分的相关规定也适用中国参与北极搜救活动。《公约》第98条对缔约国在公海救助的义务做出了规定。一方面,每个国家应救助在海上遇到的任何有生命危险的人。^③ 另一方面,沿海国应在情况需要时通过相互的区域性安排与邻国合作。^④ 因此,中国在履行北极公海救助义务的同时,也可以开展与沿海国的区域合作。《公约》第146条还规定,“关于‘区域’内活动,应采取必要措施,以确保切实保护人命。”为此,管理局应采取相应措施。^⑤ 中国是管理局的当然成员,^⑥因而有义务向“区域”内作业人员提供搜救服务。

此外,中国于1993年12月29日缔结了《国际救助公约》(International Convention on Salvage)(以下简称1989年《救助公约》)。1989年《救助公约》包括总则、救助作业的实施、救助人的权利、索赔与诉讼、最后条款五章内容。^⑦ 其中第2章分别规定了救助人的义务及所有人和船长的义务、沿海国的权利、提供救助的义务、合作四个方面的内容。就北极航运治理而言,中国应履行救援在海上有丧生危险的任何人员的义务,在对诸如允许遇难船舶进港或向救助人员提供便利等有关救助作业的事项做出规定或决定时,应考虑救助人员、其他利益方同当局之间合作的需要。^⑧

可见,这些全球性条约不仅阐明了船旗国的救助义务,还强调了国际合作的重要性。据此,中国参与北极航运治理既可以履行相关搜救义务,也可以与北极国家(特别是邻国俄罗斯)开展在北极海域的联合搜救行动。

在专门针对北极的区域性条约层面,2011年北极国家签署了《搜救协定》,这也是首个专门针对北极航运治理的有约束力的国际法律制度。^⑨ 《搜救协定》正文部分就海空搜救行动的

开展、缔约国之间的合作以及争端解决^⑩等事项做出了规定,缔约国的搜救区域和搜救机构也分别在附则和附录中列出。《搜救协定》第18条规定,“必要时,缔约国可以依据现有国际协定,与可能对搜救行动作出贡献的非本协定缔约国发展合作。”因而中国可以与缔约国展开协作,对北极海上遇难船舶实施救助,尤其是对在该区域航行的中国船只的救助。^⑪ 同时,《搜救协定》序言指出了考虑《公约》的相关规定,因此也应包括沿海国与邻国的合作。

《搜救协定》缔约国的实践同样为中国参与北极航运治理提供了启示。一方面是中国可以通过该条约开展与北极国家的区域搜救合作。另一方面是中国可以通过北极理事会参与该条约的实施。

2014年12月1日韩国渔船“五龙川”号(Oryong 501)在白令海俄罗斯专属经济区捕鱼时遇难。^⑫ 事发后,位于阿拉斯加朱诺的美国海岸警卫队第17海岸巡防区指挥中心收到了该船遇难信息,而后立即与俄罗斯海上救援协调中心取得联系,美国和韩国的搜救力量随后进入了该事发地点。在“五龙川”号联合搜救行动中,俄罗斯和美国遵守了《搜救协定》,非缔约国韩国同样

① 1979年《救助公约》3.1.1和3.1.3。

② 1979年《救助公约》3.1.8。

③ 《公约》第98条第1款a项。

④ 《公约》第98条第2款。

⑤ 《公约》第146条。

⑥ 《公约》第156条第2款。

⑦ “International Convention on Salvage, 1989”, Nov. 21, 2001, <http://www.admiraltylawguide.com/conven/salvage1989.html>.

⑧ 1989年《救助公约》第10、11条。

⑨ Arctic Council, “Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic”, May. 12, 2011, <http://arctic-council.org/eppr/wp-content/uploads/2016/06/SAR-Agreement-signed-text-EN-FR-RU.pdf>.

⑩ 《搜救协定》第7.9、17条。

⑪ 范厚明等:“中国参与北极事务之海上救助的必要性及路径研究”,《中国海洋大学学报》(社会科学版),2015年第5期,第15页。

⑫ Mia Bennett, “The Underbelly of Oryong 501’s Sinking”, Dec. 9, 2014, <https://cryopolitics.com/2014/12/09/the-underbelly-of-oryong-501s-sinking/>.

参与了该次搜救行动。^①此外, 缔约国履约还体现在北极联合搜救演习的举行,^②如2011年北极国家在加拿大怀特霍斯(Whitehorse)举行了首次联合搜救演习。^③

然而, 缔约国在履约过程中面临诸多挑战。首先是在建立透明信息系统方面。为实现良好履约水平, 条约需要透明的信息系统, 而这通常需要秘书处等机构性安排。但《搜救协定》除缔约国会议外并没有设立此类机构(如秘书处、委员会或工作组), 也没有关于决策过程的规定。^④那么, 对于“五龙川”号联合搜救行动的评估, 是否邀请参与搜救的非缔约国?^⑤另外, 缔约国搜救部门还表现出了非军用和军用相结合的特征, 这也会影响数据收集和分析评估工作的开展。例如, 美国海岸警卫队是美国五大武装力量之一, 但却隶属于美国国土安全部而非美国国防部。在战时, 美国海岸警卫队会划归为美国国防部(美国海军)。《搜救协定》多项规定涉及知识信息共享, 所以缔约国在相关部门间能否确保共享知识信息的充分性和准确性是当前存在的主要问题。

其次是在履约能力方面。破冰船是各国开展北极海域搜救行动的设备之一。但目前美国仅有一艘重型破冰船“北极星”号(Polar Star)服役, 而该船的使用寿命最多延长至2023年。这将限制美国的搜救能力。此外, 由于覆盖范围不足且缺少可用的实时气象信息, 远程监控和检测技术(如卫星通信)在北极的应用还很有限。《搜救协定》第12条第1款规定, “如果没有其他规定, 由于履行本协定而产生的开支由缔约国承担。”这就表明《搜救协定》没有为缔约国开展资金和技术合作提供依据。

鉴于此, 缔约国采取了多项应对措施。在检查评估方面, 加拿大和丹麦在北极联合搜救演习后分别向北极理事会突发事件预防反应工作组提交了报告。2014年3月, 丹麦在北极理事会高官会议上提交了一份非正式报告, 当中提到的三个事项就都涉及《搜救协定》的实施。^⑥2015年4月, 突发事件预防反应工作组已将其职责扩大到了搜救议题, 并确认了该工作组在

与北极理事会工作相关联的搜救行动中的作用, 其中就包括对《搜救协定》工作的跟进。^⑦值得注意的是, 北极理事会虽以保护北极地区的环境为宗旨, 但其下设工作组工作也含盖了航运治理。中国于2013年5月成为北极理事会正式观察员国, 可以参加北极理事会高官会议的有关活动, 也可以同突发事件预防反应等工作组建立工作关系。^⑧

在能力建设方面, 北极国家已与欧盟开展了合作。通过“北极足迹和政策评估项目”(The EU Arctic Footprint and Policy Assessment Project), 欧盟提升了与北极国家分享信息的水平。这些信息包括监测与观察、遥感、科研信息以及北极社会传统知识等方面。^⑨此外, 挪威和瑞典已拥有了伽利略卫星导航系统的陆上基础设施。伽利略卫星导航系统可以进行覆盖全球的导航和定位, 因此可用于北极海域的联合搜救行动。然而, 与环境治理中的监测和信息收集不同, 时效性是海空搜救行动的优先考虑因素, 这就对卫星功能提出了更高要求。随着中国北斗卫星导航系统的发展和完善, 其所具有的导航和定位功能可为中国参与北极搜救做出贡献。

① 遵守涉及的规定包括《搜救协定》第7条第3款f项、《搜救协定》第8条第1款和《搜救协定》第18条等。

② 相关规定体现在《搜救协定》第9条第3款d项, “缔约国促进搜寻和救援领域的合作, 并且注重联合行动, 特别是:(d)开展联合搜救演习和训练。”

③ 联合搜救演习包括桌面推演(Table Top Exercise)。

④ Shih-Ming Kao, Nathaniel S. Pearre and Jeremy Firestone, “Adoption of the Arctic Search and Rescue Agreement: A Shift of the Arctic Regime Toward a Hard Law Basis?” *Marine Policy*, Vol. 36, No. 3, 2012, p. 836.

⑤ 相关规定体现在《搜救协定》第11条, “在完成大型联合搜救行动之后, 缔约国搜救部门可以对该协调国家指挥下的行动进行联合分析。”

⑥ Arctic Council, “SAR_discussion_paper_Svalbard”, May. 26-28, 2015, http://arctic-council.org/eppr/wp-content/uploads/2015/04/SAR_discussion_paper_Svalbard.pdf.

⑦ Arctic Council, “ACMMCA09_Iqaluit_2015_EPPR_one-pager_Iqaluit_Ministerial”, Apr. 24-25, 2015, http://arctic-council.org/eppr/wp-content/uploads/2015/04/ACMMCA09_Iqaluit_2015_EPPR_one-pager_Iqaluit_Ministerial.pdf.

⑧ 陆俊元, 张侠著:《中国北极权益与政策研究》, 时事出版社, 2016年版, 第226-227页。

⑨ 杨剑:“北极航道: 欧盟的政策目标和外交实践”, 《太平洋学报》, 2013年第3期, 第49页。

四、结 语

通过梳理中国参与北极航运治理国际法依据可以看出:首先,《公约》是中国参与北极航运治理的核心法律依据。一方面,中国可以依据《公约》在北极海域行使航行权利;另一方面,《公约》就保护和保全海洋环境义务以及救助义务做出的规定也是中国参与相关活动国际法依据的重要组成部分。此外,俄罗斯、加拿大、美国、丹麦和挪威于2008年发表的《伊鲁利萨特宣言》也强调了海洋法在北极地区的适用。^① 美国虽然不是《公约》缔约国,但其一直视《公约》多数条款为习惯国际法,为其所适用。其次,国际法的形成显现出了软法向硬法过渡的特征。国际海事组织首先制定了《北极航行指南》和《极地航行指南》两份软法性文件,然后在成员国实践基础上制定了《极地规则》。其中,极地船级等规则的适用经历了不断完善的过程。这表明软法可以作为硬法产生的基础条件。再次,国际法的形成显现出了全球性条约区域化的特征。《搜救协定》可视为1979年《救助公约》的“区域版”,即通过划分北极搜救区域和明确北极国家搜救义务促进各国在北极的合作。最后,国际法律制度的制定、实施和完善受到了国际组织的影响。以《极地规则》为例,在解决极地冰区航行需要足够大的主机功率和保持一定水平的能效设计指数的矛盾中,国际船级社协会提出的最大主机功率要求就得到了广泛支持。^② 另外,依据国际船级社协会规则对船舶进行分类也为《极地规则》的实施提供了灵活性。

基于此,我们就中国充分利用相关国际法依据,积极参与北极航运治理做出如下思考:第一,加强与北极国家合作。俄罗斯和加拿大都将开发北极航道作为北极战略的主要目标。为此,他们需要开展更广泛的国际合作。例如,由于缺乏必要的基础设施,俄罗斯正寻求亚洲国家作为北方海航道的潜在投资者。^③ 因此,中国应积极开展双边合作,强调利用北极航道对北极国家带来的实际经济利益。此外,

中国可以通过向北极国家提供海事服务以及开展与北极国家的区域合作参与北极航运治理。

第二,加强与国际组织合作。为维护全人类共同根本利益及解决跨国界的各种区域性与世界性难题,各国需要彼此协调。^④ 国际海事组织和国际船级社协会是中国参与北极航运治理的重要平台。2016年12月7日,国际船级社协会与国际海事组织签署了共识备忘录,肯定了国际船级社协会在国际海事组织中的技术咨询地位。因而中国可以通过与国际组织合作在相关国际法律制度的制定、实施和完善中发挥更大影响。

第三,提升本国履约能力。从船旗国层面来看,一方面中国应确保履行安全保障的义务,如提供有效极地船舶证书;另一方面,中国也应确保履行保护和保全海洋环境的义务,如本国的法律和规章对悬挂本国旗帜的船只所规定的处罚应足够严厉,以防阻违反行为在任何地方发生。^⑤ 从港口国层面来看,亚太地区是北极航行船舶出发港和目的港的重要所在地,针对这一区域的专门性指南或指导需要在东京备忘录下建立。^⑥ 中国是东京备忘录成员国,可以通过该组织提升本国的港口国控制水平。同时,港口国控制的加强涉及制度程序和检查队伍等多个方面,开展双边合作也是完善这一措施的重要路径。此外,中国应进一步加大对破冰船等搜救设备的资金投入,为参与北极搜救提供必

① The Arctic Governance Project, “The Ilulissat Declaration”, Jan. 15, 2011, http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf.

② 杨剑等著:《北极治理新论》,时事出版社,2014年版,第344页。

③ Camilla T. N. Sørensen and Ekaterina Klimentko, “Emerging Chinese-Russian Cooperation in the Arctic: Possibilities and Constraints”, SIPRI Policy Paper 46, 2017, pp.16-18.

④ 梁西著:《梁著国际组织法》,武汉大学出版社,2011年版,第8页。

⑤ 《公约》第217条第8款。

⑥ Erik J. Molenaar, “Status and Reform of International Arctic Shipping Law”, in Elizabeth Tedsen, Sandra Cavalieri and R. Andreas Kraemer, *Arctic Marine Governance: Opportunities for Transatlantic Cooperation*, Springer, 2014, p.151.

要保障。

第四, 提供国际公共产品。虽然现阶段中国北斗系统对外合作集中在东南亚和南美的发展中国家, 但随着该系统实现全球覆盖, 中国可以开展与北极国家的合作。北斗卫星导航系统具有短报文通信的通讯功能, 而且在所覆盖的

范围内没有通讯盲区。这是北斗系统与美国、俄罗斯、欧洲的卫星导航系统相比所体现的最大优势。^① 因而该系统可以为各国船舶在北极海域航行提供更有力的支持。

编辑 邓文科

The International Legal Basis of China's Participation in the Governance of Arctic Shipping

TANG Yao¹ XIA Liping¹

(1. Tongji University, Shanghai 200092, China)

Abstract: The melting of the Arctic sea ice actually gives rise to the Arctic Passages' open to navigation. However, the use of Arctic passages also leads to corresponding demand for governance. As a maritime power in the world, China enjoys its rights in the Arctic that involves navigation, security assurance and environmental protection, as well as search and rescue. The international laws such as *United Nations Convention on the Law of the Sea* and *International Code for Ships Operating in Polar Waters* provide legal basis for China's participation. The focus of existing international legal basis is on the *United Nations Convention on the Law of the Sea*, which demonstrates characteristics of a shift from soft law to hard law and the regionalization of global treaty. Therefore, China can make full use of related international legal basis by many ways such as strengthening cooperation with Arctic states and promoting the ability of fulfilling agreements, thus actively participate in the governance of Arctic shipping.

Key words: China; Arctic regions; international legal basis; *United Nations Convention on the Law of the Sea*

^① 胡键: “‘一带一路’的‘三缘’政治分析”, 《学习与探索》, 2016年第4期, 第44页。

国家海洋局 主管
中国太平洋学会 主办

太平洋学报
(1993年创刊·月刊)
2017年8月 第25卷 第八期

PACIFIC JOURNAL
(Monthly·Publication Since 1993)
No.8 August 2017, Vol.25

编辑出版 《太平洋学报》编辑部
地址 北京海淀区大慧寺路8号
邮编 100081
编辑部电话 010-68575728
E-mail taipingyangxuebao@vip.163.com

Editor and Publisher Pacific Journal
Address 8 Dahuisi Street, Haidian District, Beijing,
China Post Code 100081
Tel 010-68575728
E-mail taipingyangxuebao@vip.163.com

编辑部主任 潘 峰
编辑 龚 婷 李 亚 邓文科 刘新平
发行 编辑部
出版 海洋出版社
印刷 北京朝阳印刷厂有限责任公司
国内总发行 北京报刊发行局

Director PAN Feng
Editor GONG Ting LI Ya DENG Wenke LIU Xinping
Circulation Editorial Department
Publisher China Ocean Press
Printer Beijing ChaoYang Pirinting Co., Ltd
Distributed by Beijing Bureau for Distribution of
Newspapers and Journals

订购处 全国各地邮局
国外总发行 中国图书贸易总公司
(北京399信箱, 邮编: 100044)

Domestic All Local Post Offices in China
Foreign China International Book Trading Corporation
P.O.Box399, Beijing 100044, China

刊 号: ISSN 1004-8049
CN11-3152/K
国内邮发代号: 82-873
国际邮发代号: M5271

定 价: 38元
HK\$40
US\$40



ISSN 1004-8049

