

# 经略 21 世纪海上丝路之法律护航： 国际法视野下的“海上丝路”<sup>\*</sup>

万娟娟<sup>1</sup>, 郑崇伟<sup>2,3</sup>, 程秀建<sup>4</sup>, 陈璇<sup>2</sup>, 黎鑫<sup>3</sup>

(1. 中山大学新华学院 广州 510520; 2. 海军大连舰艇学院 大连 116018)

(3. 解放军理工大学气象海洋学院 南京 211101; 4. 广州市越秀区人民法院 广州 510600)

**摘要:**始于中国的丝绸之路通过商业贸易将亚洲、非洲和欧洲连接起来。历史上,以平等互惠、合作共赢为其核心内涵的丝绸之路促进了东西方政治、经济和文化的交流与发展。为了更好地建设“海上丝路”,法律护航必不可少。截然异同于国内法,国际法是主权国家及其他具有国际人格的实体,通过协议的方式制定并得到整个国际社会遵守的行为规范和准则。实现“海上丝路”的战略构想必然离不开对国际法的讨论与检索。文章从《联合国宪章》《联合国海洋法公约》《南海各方行为宣言》、中国—东盟达成的诸多协定等出发,讨论了在我国所属南海海域展开海洋开发建设以及“海上丝路”建设的合法性、合理性,并探析了“海上丝路”法律机制运用的优势,旨在为“海上丝路”建设的法律保驾护航提供参考。

**关键词:**“海上丝路”;法律护航;《联合国宪章》;《联合国海洋法公约》;《南海各方行为宣言》

中图分类号:D99:P7

文献标志码:A

文章编号:1005-9857(2015)12-0001-06

始于中国的丝绸之路通过商业贸易将亚洲、非洲和欧洲连接起来。历史上,以平等互惠、合作共赢为其核心内涵的丝绸之路促进了东西方政治、经济和文化的交流与发展。2013年9月和10月间,习近平主席在对中亚四国和东盟国家进行国事访问期间,在发表的重要演讲中倡议共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”(以下简称“海上丝路”)<sup>[1]</sup>。海洋环境对军地海洋建设、海洋权益维护等有着重要影响<sup>[2-4]</sup>。为了更好地保障“海上丝路”建设,郑崇伟等<sup>[5-10]</sup>曾对“海上丝路”涉及海域的海洋环境特征、重要航线和港口特征、地理特征、气候概况、海洋资源状况、涉及国家的海洋开发状况等系列专题展开了系统性研究。

“海上丝路”这一伟大的战略构想既丰富了“海上丝路”的内涵及外延,又赋予其新的时代特征。为了更好地建设“海上丝路”,法律护航必不可少。本研究从《联合国宪章》《联合国海洋法公约》《南海各方行为宣言》、中国—东盟达成的诸

多协定等出发,讨论了在我国所属南海海域展开海洋开发建设以及“海上丝路”建设的合法性、合理性,并探析了“海上丝路”法律机制运用的优势。期望本研究可以为“海上丝路”建设的法律保驾护航提供参考。

## 1 “海上丝路”的时代特征

“一带一路”倡议的提出,是我国对外战略的重大调整。当下,面对风起云涌的国际形势,我国在和平崛起后面临的日益增强的国际压力,尤其是在美国总统奥巴马2010年明确宣布重返亚太的背景下,这种布局更值得关注。“海上丝路”是中国政府拓展经济合作空间、深化区域整合、推进互联互通、缓解海上安全冲突的战略举措,是构建中国与沿线国家命运共同体的顶层设计。

### 1.1 传递和平发展的亲和之路

海上丝绸之路开辟至今已2000余年,作为早期的海洋强国,我国从未利用强大的综合国力对外掠夺及征服海上丝路沿线国家,丝绸之路自

\* 基金项目:国家重点基础研究发展规划项目(2013CB956200);国家自然科学基金资助项目(41490642)。

古就是一个和平的经济、文化交流通道。这与近代西方世界的地理大发现和新航路开辟后充满征服与掠夺的贸易通道相比形成鲜明对照。浸润着深厚历史渊源和人文基础的“海上丝路”战略构想,秉承的是开放包容的丝路精神:不同于既有的国际政治、经济联合体,“海上丝路”并非一个独立的实体,不再另起炉灶;其完全开放,不限国别和政治制度;其平等互信,不以控制他国经济命脉为目的。“海上丝路”为周边各国加快发展提供了巨大包容性的合作和发展平台,将中国经济发展同沿线国家的利益实现结合起来,是传递中国和平发展的亲和之路。

### 1.2 体现合作共赢的发展之路

随着经济全球化、区域经济一体化的发展与推进,全球经济增长和贸易投资格局正在酝酿深刻调整,经济转型升级成为各国摆脱经济发展迟滞、实现经济增长的关键手段。传统的经济增长模式及贸易投资格局已然不能适应当前的发展需要,各国唯有通过进一步激活区域内经济增长点、激发经济发展潜力、实现区域经济合作,才能整合现有资源,通过建共赢的方式实现经济快速增长。“海上丝路”战略正契合了沿线国家的共同需求,为沿线国家实现优势互补创造了条件。同时,“海上丝路”战略并不以掌控他国经济命脉、改变他国政治体制为目的,其所展现的极大的包容性、开放性及多元化的合作方式,有利于区域内合作机制的整合与对接,便于沿线各国协调配合,实现共同发展。因此,“海上丝路”有利于实现沿线各国的经济共进及政治互信,与其说“海上丝路”是中华民族复兴的战略构想,不如强调其实现沿线各国合作共赢。

### 1.3 实现海洋强国战略的民族复兴之路

“海上丝路”开辟距今 2000 余年,然历经明、清两代的闭关锁国政策,我国已由早期的海洋强国走向衰落。尤其是晚清以来,列强的坚船利炮强行打开了国门,中华民族遭受了百年的耻辱与苦难。实现民族复兴、重振海洋强国不仅是为摆脱贫穷落后的局面,更是中国人的梦想。历史经验表明,面海而兴、背海而衰。实现大国崛起,我们离不开海洋战略的发展,建设“海上丝路”是我国经略海洋、实现大国崛起的必经之路,“海上丝路”将视角拓展至南海、印度洋,打通及稳固海洋

运输的枢纽航道,突破第一岛链的封锁,展开与沿线国家的经济贸易、政治文化交流与合作。党的十八大也做出了建设海洋强国的重大战略部署。2013年7月,习近平总书记在主持中央政治局就建设海洋强国研究进行第八次集体学习时强调,要进一步关心海洋、认识海洋、经略海洋,推动我国海洋强国建设不断取得新成就、实现建设海洋强国这一重大部署,对推动经济持续健康发展,对维护国家主权安全,对全面实现建成小康社会目标,进而实现中华民族的伟大复兴都具有重大而深远的意义<sup>[1]</sup>。

## 2 检索“海上丝路”的国际法依据

作为适用于主权国家之间以及其他具有国际人格的实体之间的法律规则的总体。截然不同于国内法,国际法是主权国家及其他具有国际人格的实体通过协议的方式制定并得到整个国际社会遵守的行为规范和准则。实现“海上丝路”的战略构想必然离不开对国际法的讨论与检索。

### 2.1 《联合国宪章》

第二次世界大战后,世界反法西斯同盟国家在总结战争教训、促进战后秩序恢复的基础上成立了联合国并讨论制定了《联合国宪章》。“促成国际合作”是联合国的三大基本宗旨之一,并以文字的形式规制于《联合国宪章》。这一宗旨与我国互利合作、共同发展的外交政策相契合。同时,也是“海上丝路”战略构思的法理依据及宗旨。

### 2.2 《联合国海洋法公约》

海洋权益是国家领土的自然延伸,是实现“海上丝路”战略构想的重要法律基础。“二战”后,世界的发展趋势已转变为和平与发展,国家间公然的陆地领土争夺已不符合国际形势。各国逐步将视野投向更为广阔的海洋,纷纷扩张各自的海洋权益。共同开发和利用海洋资源、维护区域海洋安全与稳定,日益成为全球竞争的热点和焦点。《联合国海洋法公约》即是在此种趋势愈演愈烈的背景之下颁布的。我国作为一个海洋大国,有着漫长的海岸线及众多的岛礁,海洋面积达 300 万 km<sup>2</sup> 余。海洋战略的提出与制定对国家安全和经济社会发展具有重大的战略意

义。同时,我国作为《联合国海洋法公约》的成员国,依据《联合国海洋法公约》以及国际法一般原则,享有广泛的海洋权益。

### 2.3 《南海各方行为宣言》

2002年11月,中国与东盟各国外长在金边签署了《南海各方行为宣言》(以下简称《宣言》),《宣言》确认中国与东盟致力于加强睦邻互信伙伴关系,共同维护南海地区的和平与稳定。《宣言》强调各方通过友好协商和谈判,以和平的方式解决南海有关争议。《宣言》是我国与东盟签署的第一份有关南海问题的政治文件,对维护我国主权权益,保护南海地区的和平与稳定,增进中国与东盟各国的互信具有重要意义。《宣言》签署后,我国和东盟各国一直遵循《宣言》的宗旨和原则,并为切实推进、落实《宣言》积极探讨、沟通。经过多年的和平协商及共同努力,2013年6月,《宣言》各方就推进和落实《宣言》达成一致意见,并签署《南海各方行为准则》。

### 2.4 中国—东盟达成的诸多协定

中国—东盟作为战略合作伙伴,双方互通互信是战略性、全方位的。东盟作为“海上丝路”的重要参与主体,其包含了“海上丝路”沿线众多国家及地区,自1997年共同发表《中国与东盟国家首脑会晤联合声明》以来,中国与东盟陆续签署一系列的重要协定。诸如:2003年的《中国与东盟面向和平与繁荣的战略伙伴关系联合宣言》,2010年的《中国和东盟领导人关于可持续发展的联合声明》等。

### 2.5 中国与“海上丝路”沿线国家达成的其他诸多条约和协定

国际条约与协定作为调整主权国家及区域联盟间的政治、经济、文化等领域相互关系的书面协议,是条约及协定各国通过和平谈判的方式确定各方应履行的权利、义务而缔结的。除前面介绍的《南海各方行为宣言》及中国—东盟达成的诸多协定外,中国作为世界第二大经济体及最大的发展中国家,与“海上丝路”沿线其他国家及联盟达成其他诸多条约及协定。如:①中国—亚太贸易协定组织中与印度于1994年签署《避免双重征税协定和两国银行合作谅解备忘录》、与孟加拉国于1996年签署《中华人民共和国政府和孟加拉人民共和国政府关于鼓励和相互保护

投资协定》;②中国—海湾合作委员会中国与沙特阿拉伯签署的《中华人民共和国商务部与沙特阿拉伯王国商工部关于贸易救济合作的谅解备忘录》、与科威特、巴林等国家签署的《促进和保护投资协定》《避免双重征税和防止偷漏税协定》;与海湾合作委员会签订的《经济、贸易、投资和技术合作框架协议》;③中国与其他国家及国际组织签订的条约、协定,如中国与南部非洲关税同盟签订的《中国和博茨瓦纳促进和保护投资协定》《中国和博茨瓦纳避免双重征税和防止偷漏税协定》《中国和纳米比亚双边投资保护协定》及《中国和南非促进和保护投资协定》;中国与欧盟(27)国签订的《中国与欧盟贸易与经济合作协定》、中国—欧盟合作论坛。

## 3 “海上丝路”法律机制运用的优势

近年来,国家之间的海洋权益争夺纠纷和争端频发、因资源枯竭引起的海洋资源争夺日趋激烈,海上军事冲突与摩擦不断,面对国际环境及国际法的新变化与发展,“海上丝路”通过和平共进联结起来的共同利益及其区域经济一体化,有利于促进区域法律制度的整合及统一。

### 3.1 合作修建及维护海上航道,保障海运安全及投资便利

“海上丝路”是以港口建设以及实现互联互通为重点,互联互通是进行港口建设、实现海运航道安全的制度保障,而港口建设及因此而发生的海上航道安全又是互联互通的前提。如何克服各国法律制度差异则是海外港口建设以及实现互联互通的一个重大障碍。这里要解决的不仅是影响互联互通的各国异同的政治、法律制度、规则以及标准问题,还包括如何克服国际物流对接,监管互认、信息交换、海关合作等。此外,“海上丝路”沿线各国合作修建并共同维护海上航道,保障海上运输的安全及实现投资便利是实互联互通的另一个重要前提。因此,亚太经合组织北京会议期间的一个重要议题即是关于如何加强区域互联互通、加强“软联通”。

### 3.2 合作开发与保护海洋资源环境,实现合作共赢

工业革命以来,伴随人类科技的每一次腾飞,对于资源的消耗与需求与日俱增。资源日渐

枯竭的现状迫使各国将目光投向了海洋。为保障世界的和平与安全,实现各国利益,实现海洋资源的可持续性发展成为通识。在海上航运及其他资源开发活动中保护海洋生态环境,也是有关国际公约和各国国内法的普遍要求。“海上丝路”沿线国家大多数是有关公约的缔约国,应履行保护海洋环境的国际法义务。

### 3.3 共同维护海洋安全与和平,实现国际海洋法律秩序

安全和秩序是国际法所追求的基本价值。“海上丝路”的建设,围绕着保障国家的石油、铁矿石等战略物资的航道运输安全展开。因此,需要坚持以和平共处的国际法原则,通过外交途径,以政治对话、经济和商务合作等方式,与“海上丝路”沿线国家建立起睦邻友好关系,以合作消弭不确定因素,以互信建立共同秩序与安全。“海上丝路”战略构想本身即反映了中国超越海洋争端及局部利益,着眼于国际海洋合作与发展大局。此外,共同维护海上安全及秩序,还包括维护海上航道安全、共同打击海上犯罪等。除我国业已加入的《联合国海洋法公约》《制止危及海上航行安全非法行为公约》等国际条约外,《南海各方行为宣言》及中国—东盟的协定均有明确要求有关各方在维护非传统海洋安全领域进行合作。

## 4 健全“海上丝路”法律机制评析

“二战”后,世界经济高速发展,经济全球一体化成为发展的趋势。在和平与发展的主题之下,世界各国政治、经济、文化交往日益密切。武力已然被排除于国际争端解决方式之外。通过外交途径又往往因国家综合实力而引致矛盾激化。正是基于此国际背景,促成了以司法化的方式解决国际争端的勃兴,即依据既定规则、通过中立第三方的介入对国际争端加以解决。对此,著名的罗伯特·基欧教授的结论是“国际关系正在法律化”<sup>[12]</sup>。据不完全统计,现今大约有国际司法机构 100 个,常设的国际司法机构约 20 个,而最近十几年里设立的常设机构就有 10 多个<sup>[13]</sup>。

### 4.1 和平解决领土主权争端

“海上丝路”的战略构想,旨在通过合作消除

因主权争端等引起的互信缺失。但是,领土主权争端客观上对“海上丝路”构成牵制,并对中国睦邻外交提出“维权”与“维稳”抉择之困<sup>[9]</sup>。“海上丝路”沿线各国,尤其是与我国存在领土主权争端的南海各国。通过外交途径和平解决南海争端,具体而言,主要有 3 种方式:谈判与协商,斡旋与调停、调查与调解。

虽然司法化的方式便于摆脱国家利益冲突和基于政治因素的考量对争端解决的不利影响。但是,外资途径仍然是解决国际争端的基础和主要机制。在和平与发展的世界主题之下,通过海陆争战解决以武力或以武力相威胁为主要的的方式解决领土主权争端的传统模式已然不适应时代发展的要求,通过外交途径和平解决国家领土主权争端已是趋势。为切实拓展外交空间、开展国际经贸合作,“海上丝路”的战略构想为沿线国家提供了一个全新的互信、互助平台。

### 4.2 完善争端协调解决机制

如前所述,通过外交途径解决国际争端仍然是当前的主要方式,通过仲裁或国际法院裁判等司法化方式解决国际争端的适用几率并不高。但是,应看到的是国际关系法律化已是发展的趋势和导向,对于新兴的,可以说是新型的、开创性的国际关系新模式的“海上丝路”的建设,应顺应历史潮流,积极完善争端协调解决机制。对此,笔者认为:① 不可忽视一以贯之的和平外交政策。和平崛起不仅是我国的基本国策之一,同时,也是作为世界大国的我们对全世界的承诺。我们应坚持以和平谈判的方式、通过外交途径解决国际争端。② 对我国业已缔结的条约、协定中规定的争端解决机制作扩大适用,特别是与“海上丝路”沿线国家缔结的条约、协定。应将共建“海上丝路”过程中所产生的争端纳入,扩大争端解决机制的适用范围。③ 应推动“海上丝路”沿线国家共同制定争端解决机制及设立争端解决的常设机构。不应单纯地将“海上丝路”看做是一条经贸发展之路,其同时也是我国走向海洋大国、拓展海外生存空间的一项重大举措,对于促进区域经贸发展、增进海上丝绸沿线国家的互信与合作,均具有重大的意义,故其同时也是完善和发展国际关系的一个新创举。

### 4.3 完善司法管辖冲突的协调解决机制

现代国际法范畴之下,通过司法途径解决国际争端共有3种具体的方法:通过国际法院裁决,国际仲裁,以及其他双、多边条约规定的特定司法渠道。无论选用何种方式,不可回避的首要问题即是管辖及管辖权冲突问题。如目前联合国国际法院共有两种管辖权,分别是诉讼管辖和咨询管辖。诉讼管辖又区分为自愿管辖、协定管辖和任意强制管辖,冲突各国在选取司法途径解决争端时必然会竞相行使管辖权或将冲突提交各自认为有利的司法机构。

“海上丝路”的建设是以消弭冲突、实现和谐为目的。通过司法途径解决沿线各国间的冲突是当然之选。司法途径有利于各国避免国家间因综合国力强弱而引致的外交不均势,也有利于第三方介入下的充分协商及调解。但如何克服因管辖权冲突引起的管辖冲突。对此,笔者认为:①应尊重当事人的自主选择权,即当事人有权自愿选择管辖法院;②在尊重专属管辖权的基础上,以先受理管辖为主。即在多方均享有专属管辖权的情况下,以先受理机构管辖为主;③合理援引“不便利法庭”原则,即尽管该国的法院有权受理该案,但倘若由此给当事人造成权利不公之虞时,则该法院可不受理该案,若各国法院能善用该原则加以自我限制,可较大程度地避免或化解管辖权的积极冲突<sup>[14]</sup>;④对于充分平衡各方利益,通过协商的方式解决管辖问题。如根据《联合国海洋法公约》第五十九条规定“这种冲突应在公平的基础上参照一切有关情况,考虑到所涉利益分别对有关各方和整个国际社会的重要性,加以解决。”

### 4.4 深化互联互通,推进区域经贸合作

互联互通是中国在处理与东盟关系时提出的概念,发轫于《东盟互联互通总体规划》的实践,经中国—东盟自由贸易区谈判以及“海上丝路”战略的提出,互联互通业已发展成区域经贸合作领域的热点。互联互通作为“海上丝路”战略的核心内容之一,涵盖的内容广泛,包括资金配置运用、区域国家间的标准以及经济、文化发展差异等。互联互通的有效开展是以实现共赢而非“零和”的方式扩大我国在“海上丝路”沿线地区实现战略主动,有利于促进我国与沿线国家

的互信与合作。由于互联互通始于基础设施建设领域,发展至今并未有明确的概念界定,也未形成正式的规划。如何实现互联互通,成为当下的点睛之笔。对此,笔者以为可以从如下方面展开:①设立专项资金,用于开通及升级、维护“海上丝路”沿线国家的共享信息网络建设,实现信息共享;②增强互信,树立共识,签署互联互通的双、多边协定,为协调各国因标准不统一,经济、文化发展不平衡而引致的差异,并在协定中明确产生争端的协调解决机制,促成争端的快速、有效解决;③设立区域性联通机构,由各国交通运输部门、海关部门、检验检疫部门等共同组成,统一组织规划区域内的互联互通特别是交通基础设施建设,并监督执行情况与解决突发事件<sup>[15]</sup>。

### 4.5 完善南海航道安全保障法律机制

海运的廉价及便捷性决定了其在沿海国家的经济社会发展中的重要地位,同样作为面向海洋求发展的“海上丝路”的关键环节,南海航道安全对“海上丝路”战略的推动及实现具有关键性意义。虽然南海各国经过战后几十年的发展,初步构建了保障南海航道安全的法律机制,但由于南海航道安全保障法律机制是合作各方利益博弈与利益规范权衡的结果,妥协性是其固有的属性,其天生的软法性、履约行为的非约束性机制,使其实效性难以获得保证。随着国际局势日趋复杂、尤其是海盗更显猖獗的今天,如何切实保障南海航道安全亟须对现有的法律机制进行审视和改进。首先,强化合作法律机制的约束性。利益是国际交往的永恒主题,为保障国际法主体的参与国际活动的积极性、拓展合作领域,国际法往往并不具有强制履行的效力。因此,为保障南海航道安全及“海上丝路”沿线国家的航运便利,在尊重各国主权及自由表达的前提之下,有必要通过谈判的方式,由南方各方共同签署具有强制履行力及约束力的条约或协定,创建新的、有保障的南海各方行为准则。其次,增进互信及理解,强化合作法律制作的有效实施。创建新的、有强制力的行为准则仅是制度构建,保障南海航道安全的关键还在于南海各方增进互信、共同采取切实有效的措施保障共同准则的推进及实施。南海各方应进一步完善合作法律机制的内在构成,建立航道安全、气象及海洋水文资料

的共享机制,建立统一的区域合作执行机制和纠纷解决机制。

## 5 展望

当前,面对日益严峻的国际形势,我国的发展空间受到了极大的压迫。“海上丝路”的伟大战略构想旨在通过区域建制、建构区域安全与信心,促进沿线国家稳定与发展,以求达成共赢的局面。这既符合“海上丝路”沿线国家求稳定、谋发展的诉求,也能够切实促进区域经贸发展。如

何面对及妥善处理“海上丝路”沿线国家间的关系、化解各方矛盾,是实践“海上丝路”伟大战略首要面对的问题。由于传统的外交途径解决国际争端已然不能完全适应快速发展的国际关系,在国际关系法律化趋势之下,强化区域法律机制协作,通过司法化的手段解决“海上丝路”沿线国家间的争端,符合当前和平与发展的时代主题,有利于避免国际矛盾及摩擦的消弭,促进世界的和平与发展。

## 参考文献

- [1] 新华网. 习近平提战略构想:“一带一路”打开“筑梦空间”[EB/OL]. (2014-08-11)[2015-05-22]. [http://news.xinhuanet.com/fortune/2014-08/11/c\\_1112013039.htm](http://news.xinhuanet.com/fortune/2014-08/11/c_1112013039.htm).
- [2] 郑崇伟,李崇银. 中国南海岛礁建设:重点岛礁的风候、波候特征分析[J]. 中国海洋大学学报:自然科学版,2015,45(9):1-6.
- [3] 郑崇伟,李崇银. 中国南海岛礁建设:风力发电、海浪发电[J]. 中国海洋大学学报:自然科学版,2015,45(9):7-14.
- [4] 郑崇伟,陈璇,李崇银. 朝鲜半岛周边海域波候观测分析[J]. 中国海洋大学学报:自然科学版,2015,45(9):21-27.
- [5] 郑崇伟,潘静,孙威,等. 经略 21 世纪海上丝路之海洋环境特征系列研究[J]. 海洋开发与管理,2015,32(7):4-9.
- [6] 郑崇伟,李训强,高占胜,等. 经略 21 世纪海上丝路之海洋环境特征:风候统计分析[J]. 海洋开发与管理,2015,32(8):4-11.
- [7] 郑崇伟,李崇银. 经略海疆,迈向深蓝:海洋在现代社会发展中的重要作用[J]. 海洋开发与管理,2015,32(9):4-12.
- [8] 郑崇伟,付敏,芮震峰,等. 经略 21 世纪海上丝路之海洋环境特征:波候统计分析[J]. 海洋开发与管理,2015,32(9):4-11.
- [9] 郑崇伟,潘静,黄刚. 利用 WW3 模式实现中国海击水概率数值预报[J]. 北京航空航天大学学报,2014,40(3):314-320.
- [10] 郑崇伟,邵龙潭,林刚,等. 台风浪对中国海击水概率的影响[J]. 哈尔滨工程大学学报,2014,35(3):301-306.
- [11] 《习近平总书记系列重要讲话精神学习读本》编写组. 习近平总书记系列重要讲话精神学习读本[M]. 北京:中共中央党校出版社,2013:99.
- [12] 罗伯特·基欧汉,约瑟夫·奈. 权利与相互依赖[M]. 门洪华,译. 北京:北京大学出版社,2002:78.
- [13] 王林彬. 试析国际争端解决之司法化倾向[J]. 新疆大学学报:哲学、人文社会科学版,2010,38(1):34-37.
- [14] 李人达,邹立刚. 中国-东盟共建新海上丝绸之路法律机制研究[J]. 中国海商法研究,2015,26(1):8-13.
- [15] 李建勋. 南海航道安全保障法律机制对“21 世纪海上丝绸之路”的借鉴意义[J]. 太平洋学报,2015,23(5):68-77.