

中华人民共和国海事局“十四五”人才发展规划重点教材出版项目
高等学校交通运输类专业教学指导委员会航海技术教学指导分委员会推荐教学参考书
海事管理核心教材

海事海权论

SEA RIGHTS AND INTERESTS
IN THE MARITIME DOMAIN

中华人民共和国海事局 组织编写

人民交通出版社股份有限公司

北京

内 容 提 要

本书从国际法学的视角研究以海洋命运共同体为重要理念的海事海权理论与实践,分四篇从不同维度系统介绍和探讨了海事海权的内涵、理论体系和管理实务。其中,第一篇阐释了海事海权的基本概念与历史沿革,创立了海事海权的专属定义和基础理论体系;第二篇剖析了海事海权的法理基础,阐明了海事海权的法律渊源、价值、原则、适用、主要公约以及我国海事海权法律体系;第三篇理清了国家海事海权的详细内容,从国家角色分类和权益区域分类两个维度全面深入地阐明了主权国家所享有的海事海权,并综述了我国海事海权的总体情况;第四篇探讨了国外与我国的海事海权维护,重点从海事管理机构实务角度分析海事海权治理框架、海事海权的维护策略。

本书为海事管理专业核心教材系列之一,主要作为普通高等院校海事管理专业教材,也可作为船舶驾驶等相关专业的参考教材,也可供海洋法学相关专业参考。

图书在版编目(CIP)数据

海事海权论/中华人民共和国海事局组织编写.—
北京:人民交通出版社股份有限公司,2023.5
ISBN 978-7-114-18763-6

I. ①海… II. ①中… III. ①海事法规—研究 IV.
①D993.5

中国国家版本馆 CIP 数据核字(2023)第 076328 号

Haishi Haiquan Lun

书 名: 海事海权论
著 者: 中华人民共和国海事局
责任编辑: 黄蕊
责任校对: 赵媛媛 魏佳宁
责任印制: 张凯
出版发行: 人民交通出版社股份有限公司
地 址: (100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号
网 址: <http://www.chinasybook.com>
销售电话: (010)64981400,59757915
总 经 销: 北京交实文化发展有限公司
印 刷: 北京印匠彩色印刷有限公司
开 本: 787×1092 1/16
印 张: 13.75
字 数: 326 千
版 次: 2023年5月 第1版
印 次: 2023年5月 第1次印刷
书 号: ISBN 978-7-114-18763-6
定 价: 60.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书,由本公司负责调换)

海事管理核心教材

编委会成员

主任委员:李国平 曹德胜

(以下按姓氏笔画为序)

副主任委员:马一意 王泽龙 朱汝明 庄则平 刘 晴 许 骐
阮瑞文 孙玉清 孙有恒 寿 涛 李宏印 李信标
李雪松 李清彪 杨宗凯 杨新宅 吴 辉 何易培
汪志军 张 浩 张铁军 陆 靖 洪四雄 袁宗祥
聂乾震 柴进柱 徐 春 徐增福 黄军根 韩 敏
曾 晖 谢群威 缪昌文

委 员:于洪亮 王 东 王 勇 王 路 王发洲 邓 民
邓祝森 白宇明 宁 波 曲义江 朱可欣 朱仕武
刘少清 羊少刚 许吉翔 孙大斌 李大泽 李文华
李宏兵 杨 川 宋 巍 宋永强 张庆文 陆立明
陈德丽 季 军 周春发 赵友涛 施 欣 徐斌胜
梁永铭 彭晓华 董乐义 谢 辉 谢开运 鲍郁峰

学术顾问:严新平

编 审 组:王 平 邓祝森 曲义江 刘敬贤 羊少刚 李光辉
李宏兵 杨 哲 杨神化 吴 蔚 吴红兵 宋永强
张 亮 张 涛 张秋荣 季 军 桓兆平 徐 伟
章文俊

协调联络组:王 鹤 王亚豪 计莹峰 邓 鉉 卢顺雄 朱可欣
刘 奕 李彦辉 杨利超 张俊峰 张海平 陈在长
林泊舟 周文斌 赵 鑫 秦雪春 黄 蕊 梁 盈
潘江华

本书编写人员

主 编:曹德胜

副 主 编:陈 刚 曲义江 朱志强

编 写 人 员:郝 勇 陈琳瑛 宋 明 马 鲲 俞 磊 杨鹁鹏
龚 媛 李隽枫 杨韶勇 夏 季 曾四方 蔡锐丰
左龙宇 于 飞 汤 人 陈少峰 周宏阳 周盟云
杨宝莹

我国是全球海运连接度最高、货物贸易额最大的经济体,进出口贸易量90%左右通过水上交通运输实现,水上航线已经成为国家经济发展的“生命线”。改革开放以后,特别是党的十八大以来,我国日益成为世界上具有重要影响力的航运大国,港口布局及规模、航道等级及里程、船舶船员数量、海运运力已居世界前列,正朝着交通强国、海洋强国、航运强国迈进。习近平总书记高度重视航运事业,提出了“经济强国必定是海洋强国、航运强国”^①“经济要发展,国家要强大,交通特别是海运首先要强起来”^②等一系列重要论断,把对航运事业与经济社会发展的规律性认识提升到了一个全新的高度。航运在经济全球化中的地位不可撼动、不可替代。

国家海事管理机构肩负着保障水上交通安全、保护水域环境清洁、保护船员整体权益、维护国家海上主权和人民利益的重要职责,是我国水上的主要行政执法力量,也是目前我国水上规模最大的水上经济类执法机构。根据党中央、国务院统一部署,在建设以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新征程中,国家海事管理机构高度重视交通海事事业高质量发展的要求,研究提出并推动构建“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系,遵循新时代的发展要求,着眼于交通海事事业发展长远规划,以教育部本科专业设置标准为基础,通过与行业高校紧密合作,充分运用政校协同育人机制,组织编写了本套“海事管理”专业核心教材。本套核心教材编写过程中,充分听取了行业内外、系统上下各方意见,开启了政、产、学、研、用联合编写教材的新模式。

教材建设工作是行业人才发展和高等学校人才培养的一项基础性工作,也是提高教育教学质量、实现人才培养目标的重要保证。本套核心教材以习近平新时代中国特色社会主义思想

^① 习近平:坚定改革开放再出发信心和决心 加快提升城市能级和核心竞争力,载《人民日报》,2018年11月08日01版。

^② 习近平:稳扎稳打勇于担当敢于创新善作善成 推动京津冀协同发展取得新的更大进展,载《人民日报》,2019年01月19日01版。

义思想为指引,围绕党的二十大提出的中国式现代化的中国特色和本质要求,紧扣《交通强国建设纲要》关于“人才队伍精良专业、创新奉献”的总体要求,遵循海事队伍“四化”建设方向,聚焦服务改革发展大局和完善人才培养体系,以铸魂育人作为工作主线,注重理论联系实际,强调系统谋划,力图构建核心突出、重点明确、特色鲜明、具有新时代交通海事精神的海事管理核心教材体系,系统阐述海事管理的基本理论、关键技术和核心业务以及发展趋势。

本套核心教材是彰显交通海事行业发展特色、深化海事管理专业内涵建设、聚焦海事管理专业人才培养、突出核心引领和辐射带动作用、定位航海与海事高校相关专业各学段“通识性教育”的教材。本套教材以海事“三保一维护”之使命为目标导向,全方位构建了“4+1”海事管理专业核心教材体系,共25本教材。其中,“4”指核心教材,对应了海事“三保一维护”的四个模块,即水上交通安全保障、水域环境保护、船员权益保护、水上国家主权维护等任务,由22本专业教材详加论述;“1”指四个模块共同指向一个总论,通过《海事管理概论》《海上交通安全法学》《海事海权论》3本教材统领各分支方向。

本套核心教材既可用于普通高校海事管理、航海技术、轮机工程、船舶电子工程、交通运输、法学(海商法方向)等相关专业的本科生教材,还可作为港口、航运、渔业、涉海工程等企业管理人员、海事管理执法人员以及社会科学、安全科学等研究人员的参考用书。

党的二十大指出“教育、科技、人才是全面建设社会主义现代化国家的基础性、战略性支撑”^①。希望通过本套海事管理核心教材编写,能够对新形势下海事管理专业人才培养的理念、模式等进一步凝练、归纳、整合,更好地满足海事管理专业课程教学、人才培养需要,为加快建设交通强国,推进交通海事事业高质量发展,全面建设社会主义现代化国家贡献力量。

中国工程院院士

2022年11月

^① 高举中国特色社会主义伟大旗帜 为全面建设社会主义现代化国家而团结奋斗——在中国共产党第二十次全国代表大会上的报告(2022年10月16日),载《人民日报》,2022年10月26日01版。

2019年4月,习近平总书记指出:“我们人类居住的这个蓝色星球,不是被海洋分割成了各个孤岛,而是被海洋连结成了命运共同体,各国人民安危与共。”^①自近代以来,在全球海洋治理中发挥主导作用的是以西方“海权论”为代表的海洋治理思想,始终强调军事力量是参与地区及全球海洋治理并掌握话语权的终极保障。21世纪是海洋的世纪,习近平总书记提出的海洋命运共同体重要理念,彰显了深邃的历史眼光、深刻的哲学思想、深广的天下情怀,为全球海洋治理提供了中国方案。

与世界相交,与时代相通。构建海洋命运共同体是当今全球海洋治理的重要保障,也是对当代海权理论的重大贡献。作为海洋治理体系的重要组成部分,海事海权随着以船舶或者其他海上活动主体为工具或者载体的出现、发展而产生、形成。在构建海洋命运共同体实践中,世界各国需要相互尊重、平等相待、增进互信,弘扬全人类共同价值,践行共商共建共享的全球治理观,携手应对各类海上共同威胁和挑战,坚持在以《联合国海洋法公约》为主要框架下构建海上安全、海洋经济、海洋环境等各个领域的事海治理规则体系,合力维护海上和平与安宁。可以预见,在各国的共同参与和努力下,全球海洋将变成真正意义上的和平之海洋、合作之海洋、友谊之海洋。

本书从国际法学的视角研究以海洋命运共同体为重要理念的事海海权理论与实践,分四篇从不同维度系统介绍和探讨事海海权的内涵、理论体系和管理实务。其中,第一篇阐释了事海海权的基本概念与历史沿革,创立了事海海权的专属定义和基础理论体系;第二篇剖析了事海海权的法理基础,阐明了事海海权的法律渊源、价值、原则、适用、主要公约以及我国事海海权法律体系;第三篇厘清了国家事海海权的详细内容,从国家角色分类和权益区域分类两个维度全面深入地阐明了主权国家所享有的事海海权,并综述了我国事海海权的总体情况;第四篇探讨了国外与我国事海海权的行使,重点从事海海权治理主体的实务角度介

^① 习近平集体会见出席海军成立70周年多国海军活动外方代表团团长,载《人民日报》,2019年04月24日01版。

绍海事海权治理主体、框架、模式和实践。

本书为海事管理核心教材之一,主要作为普通高等院校海事管理专业教材,也可作为航海技术等相关专业的参考教材,也可供海洋法学相关专业参考。

本书在交通运输部海事局的统一领导下由深圳海事局和武汉理工大学共同组织编写。本书由陈刚、杨鵬鹏、夏季、于飞、周盟云负责第一篇,陈刚、马鲲、汤人、陈少锋、杨宝莹负责第二篇,陈琳瑛、朱志强、李隽枫、龚媛、曾四方负责第三篇,郝勇、俞磊、杨韶勇、左龙宇、蔡锐丰、周宏阳负责第四篇。在本书大纲审定、书稿评审过程中,交通运输部海事局编审组和各职能部门领导、代表以及专家为本书的修改完善提出众多宝贵意见建议,本书的编写还得到了高等学校交通运输类专业教学指导委员会航海技术教学指导分委员会和海事系统同仁的鼎力支持,在此一并衷心感谢。

作者
2023年4月

第一篇 基本概念与历史沿革

第一章 海权的产生与发展	/ 2
第一节 海洋与海上活动	/ 2
第二节 海权概念	/ 11
第三节 海权的演进	/ 19
第二章 海事海权的内涵与外延	/ 26
第一节 海事海权的基本概念	/ 26
第二节 海事海权的分类	/ 27
第三节 海事海权的特征	/ 31
第四节 海事海权的主要影响因素	/ 35

第二篇 海事海权的法理基础

第三章 海事海权之法的渊源	/ 42
第一节 国际法渊源	/ 42
第二节 国内法渊源	/ 45
第四章 海事海权之法的价值	/ 49
第一节 秩序价值	/ 49
第二节 自由价值	/ 51

第三节	正义价值	/	53
第四节	公平价值	/	54
第五章	海事海权之法的适用	/	56
第一节	基本原则	/	56
第二节	适用主体	/	61
第三节	调整对象和方式	/	64
第六章	海事海权之法的体系	/	67
第一节	海事海权的国际法体系	/	67
第二节	海事海权的国内法体系	/	72

第三篇 国家海事海权

第七章	海事海权的国家角色分类	/	82
第一节	船旗国	/	82
第二节	沿岸国	/	89
第三节	港口国	/	90
第四节	其他国家角色	/	95
第八章	海事海权的权益区域分类	/	99
第一节	内水	/	99
第二节	领海	/	101
第三节	毗连区	/	106
第四节	专属经济区	/	109
第五节	大陆架	/	118
第六节	公海	/	122
第七节	特殊水域	/	127
第八节	特定管理区域	/	134
第九章	我国海事海权	/	138
第一节	我国海域概况	/	138
第二节	我国航运概况	/	141
第三节	我国享有的海事海权	/	142

第四篇 海事海权的行使

第十章	国外海事海权的行使	/	148
第一节	海事海权的国际治理主体	/	148
第二节	国外行使海事海权的主要模式	/	158

第三节	典型国家海事海权治理实践	/	159
第十一章	我国海事海权的行使	/	167
第一节	海事海权治理主体	/	167
第二节	国际立法	/	171
第三节	执行管辖	/	175
第四节	司法管辖	/	182
第五节	公共服务	/	187
第六节	国际合作	/	192
第七节	争端和争端的解决	/	198
	参考文献	/	203

第一篇

PART 1

基本概念与历史沿革

第一章 海权的产生与发展

海上活动的发展演变紧紧伴随着人类认识、依赖和利用海洋的脚步而展开,这是一个不断深化的过程。本章将从介绍海洋基本概念、海洋区域划分开始,进一步阐明漫长的历史过程中海上活动形成的四个阶段:认识初期、大航海时代、海洋法编纂时期、海洋共商共治共享时期。同时,针对在不同阶段,海权内涵和范围也有所不同的实际,将在充分分析国际、国内关于海权概念相关论述的基础上,提出本书关于海权的定义;在辨析海权、海上力量、海洋权益,以及主权、主权权利等一系列概念基础上,提出海权的分类,阐明传统海权、现代海权以及构建海洋命运共同体阶段海权思想的发展变化。

第一节 海洋与海上活动

一、海洋的基本概念

海洋是海和洋的总称,地理上一般把水深 3000 米以上部分称之为洋,而其他靠近海岸一侧水深较浅的部分称为海。据测算,海洋约占地球表面积的 71%,约是陆地面积的 2.5 倍^①。《联合国海洋法公约》(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)(以下简称《海洋法公约》)提出了许多基本概念,其中需要特别介绍的包括:领海基线、礁石、河口、港口、泊船处、低潮高地、群岛国、岛屿、海湾、海峡等概念。

(一) 领海基线

根据《海洋法公约》的有关规定,领海基线是指沿岸国家测算领海宽度的起算线。领海基线的确定方法有三种。

1. 正常基线法

是指沿岸国承认的大比例尺海图所标明的沿岸低潮线(《海洋法公约》第 5 条)。

^① 王秀芬,田慧敏编《海洋法》,大连:大连海事大学出版社,2018年,第1页。

2. 直线基线法

是指在海岸线极为曲折,或者近岸海域中有一系列岛屿情况下,可在海岸或近岸岛屿上选择一些适当点,采用连接各适当点的办法,形成直线基线(《海洋法公约》第7条)。如果河流直接流入海洋,基线应是一条在两岸低潮线上两点之间横越河口的直线(《海洋法公约》第9条)。如果海湾天然入口两端的低潮标之间的距离不超过二十四海里,则可在这两个低潮标之间划出一条封口线作为领海基线;而如果海湾天然入口两端的低潮标之间的距离超过二十四海里,二十四海里的直线基线应划在海湾内,以划入该长度的线所可能划入的最大水域;但上述两条规定不适用于所谓“历史性”海湾(《海洋法公约》第10条)。

在因有三角洲和其他自然条件以致海岸线非常不稳定之处,可沿低潮线向海最远处选择各适当点,而且,尽管以后低潮线发生后退现象,该直线基线在沿岸国按照《海洋法公约》加以改变以前仍然有效。在采用直线基线法之处,确定特定基线时,对于有关地区所特有的并经长期惯例清楚地证明其为实在而重要的经济利益,可予以考虑(《海洋法公约》第7条)。

需要注意的是,直线基线的划定不应在任何明显的程度上偏离海岸的一般方向,而且基线内的海域必须充分接近陆地领土,使其受内水制度的支配。除在低潮高地上筑有永久高于海平面的灯塔或类似设施,或以这种高地作为划定基线的起讫点已获得国际一般承认者外,直线基线的划定不应以低潮高地为起讫点。采用直线基线制度,不得致使另一国的领海同公海或专属经济区隔断(《海洋法公约》第7条)。

3. 混合基线法

是指交替采用正常基线和直线基线来确定沿岸国的领海基线(《海洋法公约》第14条)。

(二) 礁石

在地理学上,礁石是指江河海洋中距水面很近的岩石。但海事海权只涉及那些在低潮时露出水面的部分,因为“在位于环礁上的岛屿或有岸礁环列的岛屿的情形下,测算领海宽度的基线是沿岸国官方承认的海图上以适当标记显示的礁石的向海低潮线”(《海洋法公约》第6条)。

(三) 河口

本书所说的河口,是指江河的入海口。河口的基线应是一条在两岸低潮线上两点之间横越河口的直线(《海洋法公约》第9条)。

(四) 港口

港口是指具有船舶进出、停泊、靠泊、旅客上下、货物装卸、驳运、储存等功能,具有相应的码头设施,由一定范围的水域和陆域组成的区域。(《中华人民共和国港口法》第3条)。为了划定领海的目的,构成海港体系组成部分的最外部永久海港工程视为海岸的一部分,但近岸设施和人工岛屿不应视为永久海港工程(《海洋法公约》第11条)。

(五) 泊船处

泊船处是指通常用于船舶装卸和下锚的区域,即使全部或一部位于领海的外部界限以外,都包括在领海范围之内(《海洋法公约》第12条)。

(六) 低潮高地

低潮高地是在低潮时四面环水并高于水面但在高潮时没入水中的自然形成的陆地。如果低潮高地全部或一部与大陆或岛屿的距离不超过领海的宽度,该高地的低潮线可作为测算领海宽度的基线(《海洋法公约》第13条)。

(七) 群岛国

群岛国是指全部由一个或多个群岛构成的国家,并可包括其他岛屿。群岛是指一群岛屿,包括若干岛屿的若干部分、相连的水域或其他自然地形,彼此密切相关,以致这种岛屿、水域和其他自然地形在本质上构成一个地理、经济和政治的实体,或在历史上已被视为这种实体(《海洋法公约》第46条)。

(八) 岛屿

岛屿是四面环水并在高潮时高于水面的自然形成的陆地区域(《海洋法公约》第121条)。岛屿的领海、毗连区、专属经济区和大陆架应按照《海洋法公约》适用于其他陆地领土的规定加以确定,但不能维持人类居住或其本身的经济生活的岩礁,不应有专属经济区或大陆架(《海洋法公约》第121条)。需要注意的是,人工岛屿不属于正常岛屿的范畴,其法律地位等同于海上设施、结构。

(九) 海湾

海湾是海洋深入陆地形成明显水曲的水域,水曲凹入程度和曲口宽度的比例使其有被陆地环抱的水域而不仅为海岸的弯曲。但水曲除其面积等于或大于横越曲口所画的直线作为直径的半圆形的面积外不应视为海湾(《海洋法公约》第10条)。

如果海湾天然入口两端的低潮标之间的距离不超过二十四海里,则可在这两个低潮标之间划出一条封口线,该线所包围的水域应视为内水。如果海湾天然入口两端的低潮标之间的距离超过二十四海里,二十四海里的直线基线应划在海湾内,以划入该长度的线所可能划入的最大水域。上述规定不适用于所谓“历史性”海湾,也不适用于采用第七条所规定的直线基线法的任何情形(《海洋法公约》第10条)。

(十) 海峡

海峡是指连接两大片水域的比较狭窄的通道。正常情况下,海峡沿岸国的主权或管辖权由海峡水域的法律性质确定。根据海峡的宽度不同,可能涉及内水、领海、毗连区、专属经济区、公海等不同水域。而如果海峡为在公海或专属经济区的的一部分和公海或专属经济区的另一部分之间的用于国际航行的海峡,则受《海洋法公约》第三部分规定的通过制度限

制(具体参见本书第八章)。

二、海洋的界限

如前文所述,海洋包括海和洋,海洋的分类还有很多种,本书将重点关注与海事海权相关的分类,即《海洋法公约》对海洋相关水域的界定,如领海的宽度是指每一国家有权确定其领海的宽度,直至从按照《海洋法公约》确定的基线量起不超过十二海里的界限为止^①。基于此,离岸由近及远可将海洋分为内水、领海、毗连区、专属经济区、公海等。同时,《海洋法公约》还提出了大陆架、国际海底区域的概念和相关制度。针对某些水域地理位置特殊的情况,又特别对国际航行海峡、群岛水域进行了界定和规定,具体可参考图 1-1。

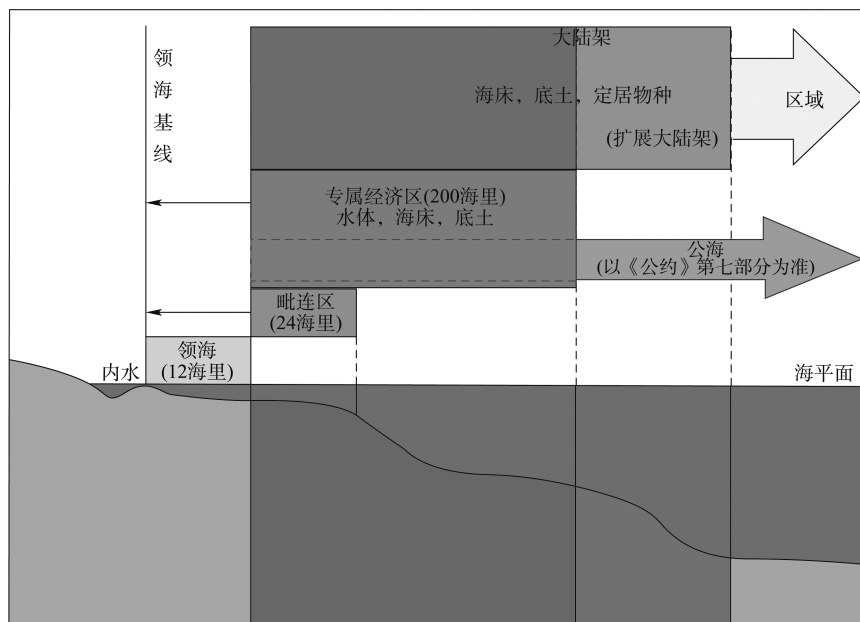


图 1-1 基于《海洋法公约》的海洋区域划分示意图^②

三、海上活动的发展演变

海上活动的发展演变是紧紧伴随着人类认识、依赖和利用海洋的脚步而展开,这是一个不断深化的过程。纵观漫长的历史过程,海上活动的认识 and 变化大体可以分为四个阶段:15 世纪以前,海洋有鱼盐之利和舟楫之便^③(认识初期)。15 世纪至第一次世界大战以前,海洋是世界交通的重要通道(大航海时代^④)。第一次世界大战以后至 20 世纪末,海洋是人

① 参见《联合国海洋法公约》, <https://www.un.org/zh/documents/treaty/UNCLOS-1982>, 第 26 页。

② 国际海道测量组织,国际大地测量协会著《1982〈联合国海洋法公约〉技术手册》,第 6 版,北京:海洋出版社,第 60 页。

③ 刘传玉,《以海洋之深成科学之美》,载《科学中国人》,2018 年 2 月,第 52 页。

④ 王书明,王玥,《殖民侵略、生态扩张与欧洲的大航海时代》,载《中国海洋社会学研究》,2020 年第 8 期,第 86 ~ 94 页。

类生存的重要空间(海洋法编纂时期^①)^②。1992年联合国环境与发展大会制定的《21世纪议程》提出,为了保证海洋的可持续利用和海洋事业的协调发展,沿海国家应建立海洋综合管理制度。这一倡议得到了包括中国在内的世界各国的普遍赞同^③。2013年,习近平面向世界提出人类命运共同体理念,一幅关乎人类前途命运的壮美蓝图在全球渐次展开^④。当前,共商共治共享,既是中国一贯秉持的全球治理观,也是推进全球海洋治理的重要理念^⑤(海洋共商共治共享时期)。

(一) 认识初期

在原始社会,人类最初是在海岸附近活动,生产活动是从海边采拾贝类,以海贝肉为食物,以维持最基本的生存^⑥。自远古时代至15世纪,随着靠海吃海和就近航海实践的不断深化,沿海的人们也开始尝试利用独木舟等简单船具在海岸带从事渔猎活动,迫于生存压力,少数的原始部落还在逐步发展,进行长途的漂流跋涉,进而到达原先并无人居住的海岛和大陆^⑦,并逐渐形成海洋有“鱼盐之利和舟楫之便”的认识。

现代考古学、古人类学认为,距今大约50万年前,非洲已有人迁居欧洲,其中部分是跨越直布罗陀海峡来实现的。跨越的方法,可能是利用木筏。此后,距今约7万至5万年前,人类从亚洲跨海到了澳大利亚。距今5万至4万年前,人类从亚洲、大洋洲跨海到了美洲。船、筏等航海工具是人类在社会生活实践中逐渐发明、创造的。古代希伯来人说,洪水到来而诺亚制造了“方舟”,看来在洪水泛滥时人们抓住一根漂浮的树木就可避免被淹死,也促使人们认识木头的浮力,进而去制造独木舟。而人类为获得鱼、虾、贝等食物,则是人们积极创制舟、筏的根本动因。民族学资料中的塔斯玛尼亚人生活在旧石器时代晚期(约相当于距今5万至1.5万年前),他们已从事海上的航行,借以猎取海豹、捕捉鱼虾、采集贝类等。他们的航行工具,是用树皮制造的小船或木筏,并用绳捆绑加固。考古发现的航行工具中,独木舟为最早,距今约7000年^⑧。

史料表明,旧石器时代开始,中华民族就已经迈出了走向海洋的第一步。据有关部门考证,龙山文化和百越文化中的石铈可用于加工独木舟的工具。这一时期的海上活动基本上是为了维持和繁衍生命,海上活动基本上是盲目的和被动的。夏商周时期,中国开始出现有目的、有计划、有组织的较大规模航海活动,这一时期是海上活动的起步时期。公元前16世纪至公元前11世纪的商代,在甲骨文中出现了“舟”字。海洋文化最为典型的物质表现是舟船。在商代,运用船舶运送奴隶可见之于殷商甲骨卜辞。商、周以后,中国的先民们已经有了将海上活动与经济生活相联系的意识,同时也有了与之相适应的政治、军事活动的实践,

① 华敬忻:《海洋法学教程》,青岛:中国海洋大学出版社,2009年,第32~39页。

② 《高三地理选修2(海洋地理)》,北京:人民教育出版社,2019年,第8页。

③ 参见《中国海洋事业的发展》,中华人民共和国国务院新闻办公室,一九九八年五月·北京。

④ 《携手构建人类命运共同体(奋进新征程 建功新时代·伟大变革)》,载《人民日报》,2022年06月27日06版。

⑤ 海军研究院:《全球海洋治理,为子孙后代留下一片碧海蓝天》,载《新华社新媒体》,2022年06月06日。

⑥ 王秀芬,田慧敏:《海洋法》,大连:大连海事大学出版社,2018年,第2页。

⑦ 范英:《海洋社会学》,广州:世界图书广东出版公司,2013年,第211页。

⑧ 盖莉:《追寻人类海上活动踪迹》,载《海洋世界》,1999年第09期,第22~23页。

从而大大扩展了海洋文化的思想空间和实际运用范围^①。

这一阶段的海上活动的特点主要体现在“鱼盐之利和舟楫之便”。值得一提的是,春秋战国时期中国的航海事业已基本形成。这一时期,中国社会由奴隶制向封建制转化,木板船得到进一步发展,航海不但被应用于进行大规模的运输,而且被应用于进行大规模的海上作战和对远方水域进行探险。大秦王朝建立以后,秦始皇曾令方士徐福航海求仙。西汉时期,中国开辟了东至朝鲜、日本和西去南亚的海上丝绸之路。东汉以后,中国地方行政官员开始在南海一带巡行,成为中国经略南海诸岛的开端。隋唐至宋元时期,中国海上活动繁荣发展,并一度进入全盛期。《新唐书》记载,唐与外国交通最重要的航线有七条,其中海路两条,一是从登州海行人高丽渤海道,二是自广州通海夷道。所谓海夷道,就是从广州启航,经越南、马来半岛、苏门答腊等地以至印度、锡兰(今斯里兰卡)、再至阿拉伯。宋元时期,中国的海上活动进入全盛时期,福建泉州港,已成为当时世界上最大的国际贸易港口。郑和七次下西洋标志着明朝初期中国海上活动达到顶峰。当代美国学者路易赛斯评论称,“郑和船队在中国和世界历史上是一支举世无双的舰队,直到第一次世界大战之前是没有可以与之相匹敌的”^②。

(二) 大航海时代

大航海时代,在西方常称之为大发现、大探险,在苏联常称之为伟大的地理发现,在我国常称之为开辟新航路^③。这个时期(约15—17世纪),在各种原因的推动和各种因素的作用下,欧洲人大大规模地或扬帆远航,或长途跋涉,发现了全世界的文明民族均前所未知的大片陆地和水域,对这些陆地和水域乃至地球本身有了初步的了解和一定的认识,开辟了若干前所未有、前所未知的重要航道和通道,把地球上的各大洲(南极洲除外)、各大洋、各地区直接紧密地联系起来,极大地充实和初步完善了反映地球表面基本地理概貌的地图册和地球仪^④。

15世纪是一个开辟新航路的世纪,在这一百年里,东西方均通过不同的方式进行了对海外的探索。从永乐三年到宣德八年(1405—1433),我国明代大航海家郑和(1371—1435)领导的庞大船队,七下西洋,经由南海横渡印度洋,最远到达红海沿岸麦加一带和赤道以南数百千米的非洲东海岸,前后经历了30多个国家^⑤。西欧人有组织有计划地持续探险与航海,肇始于1415年葡萄牙人攻占北非与西非交接点上的穆斯林的堡垒修达(Ceuta)。经过几十年坚持不懈地向南探航,终于在1487年由迪亚士绕过了非洲最南端,在1498年由达·伽马最后完成了开辟从欧洲到东方的新航路,新航路的开辟是地理大发现第一阶段的最主要的内容之一^⑥。欧洲航海技术的发展也加速大航海时代,哥伦布发现新大陆、麦哲伦的环球航行都发生在这一时期。复杂的航海技术能够不断突破探索的极限,为拥有这些技术的国家提供了海上贸易航线,而且航海技术使得这些国家能够获得控制和规制海洋活动的方法。起初,海洋只是被看作贸易与商业繁荣的海上高速公路。然后,人们逐渐认识到,海上

① 张世平:《中国海权》,北京:人民日报出版社,2009年,第116~124页。

② 张箭:《地理大发现研究15—17世纪》,北京:商务印书馆出版,2021年,第1页。

③ 张箭:《地理大发现研究15—17世纪》,北京:商务印书馆出版,2021年,第12页。

④ 南充师范学院:《中国古代历史地图集·郑和下西洋图》,成都:四川人民出版社,1981年。

⑤ 张箭:《地理大发现研究15—17世纪》,北京:商务印书馆出版,2021年,第15页。

军事力量能够使一个国家有能力控制和管理海域的进出,进而可以控制或打击敌人。于是各国君主纷纷将统治从陆地向海洋扩张,对海洋的权利主张开始出现^①。

这些远洋活动促进了地球上各大洲之间的沟通,并随之形成了众多新的贸易路线^②。伴随着新航路的开辟,东西方之间的文化、贸易交流大量增加,殖民主义与自由贸易主义开始抬头。欧洲则在这个时期快速发展并奠定了超越亚洲繁荣的基础。人们不仅在这个时代中发现了新的大陆,增长了大量的地理知识,也极大促进了欧洲的海外贸易,并成为欧洲资本主义兴起的重要环节之一。而新航路对世界各大洲在数百年后的发展也产生了久远的影响,对除欧洲以外的国家和民族而言,地理大发现带来的影响也是复杂而矛盾的。

虽然中国的明朝时期以郑和为代表的航海活动要比葡萄牙早一些,但两者却有着本质的不同。葡萄牙在大航海时期开拓殖民,并获得了大量财富和经济贸易发展。尽管当时中国更早地进行了大航海的发展,而且其技术更为先进,实力更为雄厚,但这样的大航海不仅没有使中国开始领先世界,反而成为当时明王朝的巨大负担。而这样不以经济利益为目的的航海活动最终也被明王朝抛弃,其选择了进一步的闭关锁国政策。

这个阶段海上活动的主要特点是远洋活动促进了地球上各大洲之间的沟通,并随之形成了众多新的海上贸易路线。而伴随着新航路的开辟,东西方之间的文化、贸易交流大量增加,殖民主义与自由贸易主义也开始发展。

(三) 海洋法编纂时期

随着人类利用海洋能力的不断加强,海洋在各国的国家利益中占据着越来越重要的地位,各国都想要尽可能多地领有、控制和利用海洋以争取更多的利益。为了避免在各国追求海洋利益的过程中给国际秩序带来负面影响,也为了人类海上活动能有序而高效地开展,海洋法便应运而生^③。

海洋法同其他法律一样,都属于社会上层建筑的范畴,其发展与社会生产力的发展水平相适应。海洋法的发展也与社会的发展、海上活动的发展一样,经历了几个不同的阶段。按历史阶段划分,有的学者将海洋法的历史发展分为古代、中世纪和17世纪以后这三个阶段;也有学者将第二次世界大战之后划分为海洋法发展的一个新阶段,进一步将17世纪以后这个阶段分为近代和现代海洋法阶段^④。

从19世纪20年代开始,亚洲、非洲和拉丁美洲的殖民地依次摆脱欧洲国家的统治,建成独立的民族国家。而且,随着资本主义的发展,科学技术的进步,交通和通信工具的多样化,国际交往和国家在海洋的活动范围不断扩大,国际社会确立了许多有关海洋的规范。近代海洋法的主要成果包括在海湾划定领水基线的规定、以国际公约保护公海的生物资源、用国际法规范海底电缆的敷设和保护,等等^⑤。第二次世界大战后,全球经济逐渐恢复和发展,世界人口急剧增长,极大地增加了对于海洋自然资源的需求,而科学技术的进展又使大陆架

① 王秀芬,田慧敏:《海洋法》,大连:大连海事大学出版社,2018年,第8~9页。

② 张箭:《论大航海时代及其四个阶段》,载《海交史研究》,1998年第02期,第5~11页。

③ 王秀芬,田慧敏:《海洋法》,大连:大连海事大学出版社,2018年,第6页。

④ 王秀芬,田慧敏:《海洋法》,大连:大连海事大学出版社,2018年,第8页。

⑤ 华敬忻:《海洋法学教程》,青岛:中国海洋大学出版社,2009年,第21~23页。

海底资源的深度开发成为可能,因此,第二次世界大战一结束,沿岸国扩大海域管辖权的步伐就显著加快,海洋法编纂也进入快速发展时期,即现代海洋法阶段。在这个阶段,海洋法取得了更为规范化的发展。如杜鲁门公告提出大陆架的法律概念、拉美国家带头兴起捍卫200海里海洋权的斗争、非洲国家提出专属经济区的概念、在中国和广大发展中国家推动下专属经济区发展成为习惯性的一部分、帕多提出国家管辖范围以外的海底及其资源是人类共同继承财产的概念推动传统海洋法的变革,等等^①。

长期以来,国际海洋法规范主要存在于习惯法中,为对其进行系统的整理,精确地解释,使其条文化和明确化,并对尚未形成规则的事项,制定为条约,使其法典化。1930年海牙国际法编纂会议开始尝试编纂领海制度。1958年第一次联合国海洋法会议产生了《公海公约》《领海及毗连区公约》《大陆架公约》和《捕鱼及养护公海生物资源公约》等多部公约,标志着海洋法发展的一个新阶段。1960年第二次联合国海洋法会议试图解决领海宽度问题,未获成功。在帕多提出国家管辖范围以外的海底及其资源是人类共同继承财产的概念后,发展中国家强烈要求打破旧的海洋法制度,建立新的海洋法制度。1970年第二十五届联合国大会决定于1973年召开一次海洋法会议,以审议该区域的精确划定和范围广泛的有关问题,包括公海、大陆架、领海及毗连区等制度、捕鱼和公海生物资源的养护、海洋环境保护和科学研究。第三次联合国海洋法会议从1973年12月3日开始,于1982年12月10日通过了《海洋法公约》^②。

《海洋法公约》生效后,国际社会拥有了一套相对全面的国际海洋法律规则体系,不仅对领海、专属经济区等国家管辖范围内的海域制度做出了较为全面和系统的规定,也对公海、国际海底区域等国家管辖范围外的海域制度做出了一定的安排。

这一阶段海上活动的主要特点是在海洋经济日益成为世界经济发展的重要领域,各国对国际海洋法的研究不断深入,运用国际海洋法趋利避害,已成为国家间争夺海洋权益的主要手段。各沿岸国在国际海洋法的有关原则和规定之下,以维护本国的最大利益为出发点,不断完善和修改本国的海洋法律制度,纷纷提出自己的领海制度、权力和主张。

(四) 海洋共商共治共享时期

当下,世界之变、时代之变、历史之变正以前所未有的方式展开,挑战层出不穷、风险日益增多。“世界怎么了、我们怎么办?”在关乎人类社会何去何从的十字路口,世界迫切需要思想之光的指引。2013年3月,在莫斯科国际关系学院,习近平主席面向世界提出人类命运共同体理念,指出“人类生活在同一个地球村里,生活在历史和现实交汇的同一个时空里,越来越成为你中有我、我中有你的命运共同体”^③。一幅关乎人类前途命运的壮美蓝图在全球渐次展开。2017年1月,在联合国(United Nations, UN)日内瓦总部,习近平主席深入阐释构建人类命运共同体理念,倡导建设一个持久和平、普遍安全、共同繁荣、开放包容、清洁美丽的世界。应时而动,顺势而为。构建人类命运共同体理念的提出,顺应和平、发展、合作、共

① 华敬圻:《海洋法学教程》,青岛:中国海洋大学出版社,2009年,第26~30页。

② 华敬圻:《海洋法学教程》,青岛:中国海洋大学出版社,2009年,第32页。

③ 让历史的灯塔照亮未来——记习近平主席出席俄罗斯纪念卫国战争胜利70周年庆典,载《人民日报》,2015年05月11日02版。

赢的时代潮流,揭示了世界各国相互依存和人类命运紧密相连的客观现实和发展规律,被不少国际人士视为“人类在这个星球上的唯一未来”。当前,人类尚未走出世纪疫情阴霾,又面临新的传统安全风险;全球经济复苏仍脆弱乏力,又叠加发展鸿沟加剧的矛盾;气候变化等治理赤字尚未填补,数字治理等新课题又摆在面前。面对世界进入新的动荡变革期,人类命运共同体始终是中国元首外交的关键词。习近平主席准确把握时代大势,持续充实和丰富人类命运共同体理念,坚定回答时代之问。2020年9月,在第七十五届联合国大会一般性辩论上,面对新冠肺炎疫情带来的全球性挑战,习近平主席提出重要的“四点启示”,呼吁“让我们团结起来,坚守和平、发展、公平、正义、民主、自由的全人类共同价值,推动构建新型国际关系,推动构建人类命运共同体,共同创造世界更加美好的未来”;2021年9月,习近平主席出席第七十六届联合国大会一般性辩论并发表重要讲话,提出全球发展倡议,推动各方构建全球发展命运共同体,应对全球性威胁和挑战;2022年4月,博鳌亚洲论坛2022年年会上,习近平主席站在心系全人类前途命运和安危福祉的高度,郑重提出全球安全倡议,强调“安全是发展的前提,人类是不可分割的安全共同体”^①;世界局势复杂演变,面对层出不穷的传统安全和非传统安全威胁,人类命运共同体理念愈加放射出真理光芒,赢得了世界的广泛赞誉。吉尔吉斯斯坦前总统萝扎·奥通巴耶娃说,习近平主席的一系列倡议和主张“为人类未来描绘了方向”“构建人类命运共同体理念是前无古人的伟大创举,也是改变世界的伟大创造。”英国剑桥大学教授马丁·雅克直言,中国提供了一种“新的可能”,就是摒弃丛林法则、不搞强权独霸、超越零和博弈,开辟一条合作共赢、共建共享的文明发展新道路。推动构建人类命运共同体,不是以一种制度代替另一种制度,不是以一种文明代替另一种文明,而是不同社会制度、不同意识形态、不同历史文化、不同发展水平的国家在国际事务中利益共生、权利共享、责任共担,形成共建美好世界的最大公约数。

当前,人类命运共同体理念内涵不断丰富,实践版图与时俱进、不断拓展。在全球领域,中方倡议构建网络空间命运共同体、核安全命运共同体、海洋命运共同体、人类卫生健康共同体、全球发展共同体、人与自然生命共同体、地球生命共同体,为人类共同应对挑战提供了新视角新方案^②。

2019年4月,习近平主席在集体会见出席海军成立70周年多国海军活动外方代表团团长时指出,海洋对于人类社会生存和发展具有重要意义。海洋孕育了生命、联通了世界、促进了发展。我们人类居住的这个蓝色星球,不是被海洋分割成了各个孤岛,而是被海洋联结成了命运共同体,各国人民安危与共。海洋的和平安宁关乎世界各国安危和利益,需要共同维护,倍加珍惜。习近平主席希望大家集思广益、增进共识,努力为推动构建海洋命运共同体贡献智慧。这一重要讲话顺应人类社会的共同意愿和基本追求,提出了构建海洋命运共同体的重要倡议。这是对人类命运共同体思想的丰富和发展,是共护海洋和平、共筑海洋秩序、共促海洋繁荣的中国方案,顺应时代潮流,契合各国利益^③。

① 携手构建人类命运共同体(奋进新征程 建功新时代·伟大变革),载《人民日报》,2022年06月27日06版。

② 积极推动构建海洋命运共同体,载《人民日报》,2019年12月24日09版。

第二节 海权概念

一、海权的定义

(一) 国际上关于海权定义的论述

据研究,海权(sea power)这一概念最早由古希腊的修昔底德提出,他将海权解释为“海洋的权力”(power of the sea),认为凡是知道如何征服和运用海洋的人,海洋就将这种权力赐予他^①。古罗马时代的学者西塞罗也曾提出关于海权的观点,强调控制海洋就可以控制世界^②。随着新航路的开辟,海上贸易不断拓展,人类进入了大航海时代。英国的培根(Francis Bacon)和芮莱(Walter Raleigh)等人都尝试地提出一些关于指导海上斗争的战略。芮莱提出“只要握有制海权,英国将永远不会受到征服”的观点^③。

马汉在1890—1905年之间完成了“海权论”三部曲^④,系统地提出了海权思想和海军战略。他将海权看作“凭借海洋或通过海洋能够使一个民族成为伟大民族的一切东西”^⑤,强调要通过强大的海上力量控制海洋,并对世界上重要的航海通道和海峡加以控制,掌握“制海权”。同时期,以英国的朱利安·斯泰福德·科贝特(Julian Stafford Corbet)为代表的“英国学派”则从另一种角度定义制海权,他们强调海上与陆上行动之间存在不可分割的联系,以及制海权是相对的而非绝对的,制海权通常处于一种敌我争夺状态^⑥。

随着世界政治军事形势的变化,传统海权理论的内涵更为丰富。苏联海军总司令戈尔什科夫(Sergey Gorshkov)提出“国家海上威力论”,他把“国家的海上威力”定义为“合理地结合起来的、保障对世界大洋进行科学、经济开发和保卫国家利益的各种物质手段的总和”^⑦。小约翰·莱曼(Jr. John Leman)提出“海上优势论”,延续了马汉的学说,强调确保海上优势就必须掌握制海权^⑧。

进入21世纪,随着非传统安全挑战日益凸显,海权的外延进一步扩展,它包括国家与海洋关系的所有因素。美国海岸警卫队司令托马斯·科林斯(Thomas H. Collins)曾指出,21世

① [美]赫伯特·罗辛斯基著,钮先钟译:《海军思想的发展》,台湾:黎明文化事业公司,1977年,第34页。

② 李海风:《中国海权研究》,桂林:广西师范大学出版社,2021年,第7~8页。

③ 钮先钟:《西方战略思想史》,桂林:广西师范大学出版社,2003年,第372页。

④ 马汉在1890—1905年间相继完成了被后人称为马汉“海权论”三部曲的《海权对历史的影响1660—1783》《海权对法国革命和法帝国的影响:1793—1812》和《海权与1812年战争的联系》。

⑤ [美]马汉著,萧伟中,梅然译:《海权论》,北京:中国言实出版社,2007年,第3页。

⑥ 师小芹在《论海权与中美关系》一书中将这种典型的英式海权观念总结为如下要点:国家海上战略是为陆地事务服务的;海上有限战争是英国权势的根源;制海权在绝大多数时间内处于争夺之中;保护海上交通线的畅通是拥有制海权的最终衡量标准;兵力集中和舰队对决不一定具有决定性意义。

⑦ 谢·格·戈尔什科夫:《国家海上威力》,北京:海洋出版社,1985年,第4页。

⑧ [美]小约翰·莱曼:《制海权——建设600艘舰艇的海军》,北京:海军军事学术研究所翻译出版,1991年,第153~157页。

纪海权是国家安全、可靠、全面、高效利用海洋以实现国家目标的能力。国家需要超越纯粹用于作战的军事能力,其包括利用海洋维护海洋资源、确保货物和人员在海上安全运转通过、保护海上边界、支持海上主权、救助海上受困人员、防止滥用海洋^①。杰弗里·蒂尔(Geoffrey Till)指出海权远非只是那些涂着灰色油漆标着舷号的军舰,海权还包括其他军种对海上事件的影响力,以及海军对陆地事务或者空中事务作出的贡献。此外,海权还包含着海洋利用的非军事方面。他也纠正了只有海洋强国才有海权的错误看法,指出海权是一个相对概念,几乎所有国家都拥有海权,但彼此存在差异,一些国家的海权比另一些国家多一些^②。

冷战后,技术革命为海权带来了新的复杂因素。技术革命提升了人类利用与开发海洋的能力,海洋能源开发、资源提取及其他商业活动明显增多,进入海洋和对资源开采的竞争加剧。技术革命同样带来海权变革,未来的海权对传统水面舰队不再有利,海上拒止(sea denial)比海洋控制(sea control)更为容易^③。这些变革不仅对海上军事力量的建设提出了新要求,同时对国家利用海洋的方式和范围也提出了新要求^④。

事实证明,无论海权的相关理论如何发展,海权的内涵如何扩展,它最本质的核心没有变,即对海洋的利用、开发、管辖和控制^⑤。

(二) 国内学者关于海权定义的论述

据我国部分学者考证,我国关于“海权”概念最早出现于1885年李凤苞所翻译的由奥国普兰德海军军官学校教习阿达尔美阿斯所著的《海战新论》(由天津机器局出版)一书,他在书中称“凡海权最强者,能逼令弱国之兵船出战”。这一“海权”概念的提出甚至要早于马汉《海权对历史的影响》一书,但只是一个名词,并无实质性的内容^⑥。早在1945年时,蔡鸿幹就将马汉的《海军战略》一书译介到中国^⑦。

21世纪以来,随着中国国际地位提高及海外利益的拓展,海洋、海军与海权问题因而变得日益重要,相应的国内学者对海权的研究兴趣日渐浓厚,研究领域不断拓宽与细化,研究层次也逐渐深化。当前国内学术界对中国海权的研究主要集中在“关于中国发展海权的意图和方向”“关于中国海权发展带来的影响”“关于中国海权发展方式”等三个方面^⑧。

总体而言,国内学者的海权研究普遍具有一个鲜明的特点,即除海外研究成果的引介外,大多立足于中国的国家利益需要,探讨中国的海洋安全与海权发展^⑨。对于海权的理解,张文本教授认为,海权应是国家“海洋权利”(sea right)与“海上力量”(sea power)的统一,是国家主权概念内涵的自然延伸。海上力量是一个作为维护海上权利即海权的手段。英文中

① 解晓东,赵青海:《美国对海权的再认识及其政策影响》,载《国际问题研究》,2017年第3期:第65页。

② 杰弗里·蒂尔著,师小芹译:《21世纪海权指南(第2版)》,上海:上海人民出版社,2013年,第27页。

③ 解晓东,赵青海:《美国对海权的再认识及其政策影响》,载《国际问题研究》,2017年第3期:第70~71页。

④ 邓妮雅:《国际法律新秩序下中国海权战略的选择》,载《中国海商法研究》,2019年6月:第18~24页。

⑤ 李海凤:《中国海权研究》,桂林:广西师范大学出版社,2021年,第9页。

⑥ 文天尧:《争洋霸海:制海权与国家命运》,南京:凤凰出版社,2009年。

⑦ 徐立特:《美国海军的崛起:思想、战略与行动(1882—1945)》,吉林:吉林大学,2020年,第4页。

⑧ 李海凤:《中国海权研究》,桂林:广西师范大学,2021年:第2~3页。

⑨ 徐立特:《美国海军的崛起:思想、战略与行动(1882—1945)》,吉林:吉林大学,2020年,第8页。

的 sea power 一词表示的是“海上权力”和“海上力量”而非“海上权利”的含义,这与欧美国家长期的海外殖民经验及相应海上优势有关,欧美的海权更多地侧重于力量、控制和霸权。“海权”与“制海权”(command of sea)虽都与汉语“权”字相联系,但意义大不一样。海权,是一种属于法权范畴的概念,而“制海权”中的“权”则是指一种“权势”^①。与张文木持相同观点的徐杏更为直接,认为海权是国家主权的重要组成部分,它包含领土主权、领海主权、海域管辖主权和海洋权益等^②。尹年长延续了张文木和徐杏的论断,认为《联合国海洋法公约》使得现代“海权”超越了马汉时代,因为“海权”本身也是一个随着社会发展而不断演变的概念^③。我国学者刘中民曾经辨析“海权”与“海洋权益”的区别,他指出,相对于“海权”的权力政治属性而言,“海洋权益”主要是一个涉及政治和法律的权利政治的综合概念,而所谓国家海洋权益,主要就是海洋权利及有关海洋利益的总称^④。

(三) 本书关于海权的定义

通过上文的阐述,我们不难发现,海权的是一个随着时代不断演进的概念。长期以来,基于马汉海权论的实力政治思想主导着西方海洋强国的海洋秩序观念,由此导致以海权角逐为核心的海洋地缘战略争夺不断加剧。甚至个别国家一直游离于《海洋法公约》之外,推行海洋霸权战略,扰乱国际海洋秩序。受海权论思想的影响,部分沿海国努力向海洋扩张,助推“海洋圈地运动”,导致海上邻国之间的划界纷争不断,制约着海洋领域的和平安宁和合作发展^⑤。而中国特色社会主义进入新时代以来,习近平总书记深刻把握人类社会历史经验和发展规律,汲取中华优秀传统文化的思想智慧,从统筹中华民族伟大复兴战略全局和世界百年未有之大变局的战略高度,创造性地提出并不断丰富发展构建人类命运共同体的重要思想,为人类社会实现共同发展、长治久安、持续繁荣指明了方向、绘制了蓝图^⑥。

传统海权可理解为包括海洋权利、海洋利益和海上力量三部分内容,其中海洋权利、海洋利益可统称为海洋权益。现代海权主要是指主权国家在海洋特定区域内所享有的海洋权益^⑦。其中,传统海权伴随着殖民扩张,更为强调海上军事力量。随着国际海洋法的迅速发展和不断完善,现代海权更为关注依据国际海洋法和平地利用、开发和管理海洋。海洋命运共同体构想是对人类命运共同体思想的丰富和发展,把握住了新时代世界发展的大趋势,也为全人类海洋事业发展和中华民族海洋文明伟大复兴指明了前进的方向。海洋命运共同体理念既呼吁促进海上互联互通、务实合作、文化交融、经济发展与增进福祉,建立去霸权化的、各国共商共建共享共治的共同体式海洋新秩序,又使海权内涵呈现出向新型代际递进的趋势,是海权从垄断走向共享、从传统走向未来的分水岭^⑧。

① 张文木:《论中国海权》,北京:海洋出版社,2014年,第2~4页。

② 徐杏:《海洋经济理论的发展与我国的对策》,载《海洋开发与管理》,2002年第2期:第1页。

③ 员九菊:《我国海洋权益维护的战略转型与实现路径研究》,青岛:中国海洋大学,2012年,第12页。

④ 刘中民:《“海权”与“海洋权益”辨析》,载《中国海洋报(理论实践版)》,2006年04月18日A3版。

⑤ 吴蔚:《构建海洋命运共同体的法治路径》,载《国际问题研究》,2021年第02期:第161页。

⑥ 杨洁篪:《推动构建人类命运共同体》,载《人民日报》,2022年11月22日。

⑦ 李文华:《交通海权》,北京:新华出版社,2014年,第5页。

⑧ 朱芹,高兰:《去霸权化:海洋命运共同体叙事下新型海权的时代趋势》,载《东北亚论坛》,2021年第2期,总第154期:第76页。

需要强调的是,一百多年前马汉所著的 *The Influence of Sea Power upon History:1660—1783* 被译为《海权论》。但该书序言中也用 maritime strength 一词,可见 power 与 strength 的同义内涵。因此,无论就该书的书名还是内容来说,“sea power”中文直译就是“海上力量”,意译就是“海上军事力量”,书名的中文翻译应可直译为《海上力量对历史的影响:1660—1783》,或意译为《海上军事力量对历史的影响:1660—1783》^①。在中文语境里,作为正面论述的“权力”,应当是正当、合法、正义的权力,而马汉暨西方所强调、崇尚的 sea power,则是各自为海上控制、海上争夺、海上霸权而发展的海上军事力量,全无正当、正义、合法可言,汉译实在不应该用“权”或“权力”称之^②。这种跨文化译介传播中原文原义与译入语概念语义的错位,导致的是跨文化间的相互误读。中国人汉语语境里所说的提升海权意识、发展强化海权,“海权”一词指的就是海洋权利和利益,基本对应的英文概念是 sea rights and interests;但部分学者认为“海权”一词自马汉 sea power 译来,于是就都认定“海权”的英文对应词就是 sea power,于是就在国际平台、国际语境尤其是英文语境中都将其回译成了 sea power。如此的结果,就是外国读者尤其是西方读者“自然而然地”将来自中国的 sea power 误读误解成其英文语境中的海上军事力量、海上霸权,认定中国在发展海上军事、谋求海洋霸权,从而成为其“中国威胁”论的口实。

综上,海权是指主权国家所享有的海洋权利和利益的总称。或者说,海权是指主权国家所享有的海洋权益。

二、相关概念辨析

为使读者更容易理解,这部分内容将对海上力量和海洋权益、主权和主权权利,以及海权与相关概念的关系进行辨析。

(一)海上力量与海洋权益

海洋是地球上除陆地资源外的最重要的资源,这样就引出“海洋权利”(sea right)的问题。当主权国家出现后,“海洋权利”就成了“国家主权”概念内涵的自然延伸。但是,权利永远是要有力量来捍卫的,这样便从主权的“自卫权”概念中引申出具有自卫性质的“海上力量”(sea power)的概念。海上力量是海洋权利自我实现的工具,特别是人类进入主权国家时代,情形更是如此。随着联合国的建立和发展,一系列的国际法得以有效建立并发挥作用。目前,主权国家的海上权利基本由国际法赋予或确认,国际社会也越来越趋向于在国际法框架下以协商方式解决海洋权利争端问题。而没有国际法授权的“海上力量”的使用通常被认为是海上霸权,使用这种力量的国家,则是霸权国家,这时“海上力量”便因失去自卫性质而异化为追求海上霸权的工具。让-雅克·卢梭说得好:“权利一词,并没有给强力增添任何新东西;它在这里完全没有任何意义”“强力并不构成权利,而人们只是对合法的权力才有服从的义务”^③。

① 曲畅,任东升:《跨文化互译中的概念误读——以海权为例》,载《读书》,2021年第12期:第83~84页。

② 曲畅,任东升:《跨文化互译中的概念误读——以海权为例》,载《读书》,2021年第12期:第85页。

③ 张文本:《论中国海权》,载《党政干部文摘》,2009年第07期,第43~45页。

海洋权益,主要是指海洋权利及有关海洋利益的总称。“海洋权益”是“海洋权利”与“海洋利益”的合称与缩称。首先,海洋权益属于国家的主权及其派生权利的范畴,它是国家领土向海洋延伸形成的权利。或者说,国家在海洋上获得的属于主权性质的权利以及由此延伸或衍生的部分权利。其次,海洋权益是国家在海洋上所获得的利益,是受法律保护的^①。从海洋权益的依据和内容来看,本书中的海权与海洋权益概念基本一致。不同的是海权的主体是主权国家,而海洋权益没有限定特定的主体。从海上力量和海洋权益的联系方面来看,海上力量是维护国家海洋权益的力量基础,是维护和实现国家海洋权益的手段。维护和实现海洋权益是海权建设的目标,世界海洋秩序的演变历程体现的是从海洋霸权政治向海洋权利政治发展的历史趋势,这是一个从西方国家争夺和扩张海洋霸权,侵蚀殖民地、半殖民地以及发展中国家海洋权利,到发展中国家奋起抗争,重建国际海洋秩序的过程^①。

(二) 主权与主权利

“主权”一词最开始起源于拉丁文,是位于他人之上的意思,指的是最高权力。法国学者让·博丹是第一个对国家主权理论进行全面而具体阐述的思想家,他认为国家主权是能够支配、指挥一个国家行动的绝对性、永久性的最高权力,不受时间、空间、法律、政府形式等条件的限制。国家主权内容可以分为对国内的立法权,政治方面的任免权,经济方面的征税权,司法方面的裁判权,对国外的宣战权等。让-雅克·卢梭主张人民主权学说,认为主权是人民意志的集中表现,是对民众共同利益事项的总结,符合人民利益的诉求,拥有绝对且最高的地位。马尔伯格在《国家的一般理论》中将公意与法律联系起来,法律就是国家主权的表现,都具有至上性。福希叶认为主权可以被分为内、外两部分,必须保障内部主权,因为内部主权是外部主权存在的必要条件,内部主权指的是国家正常运行所必需的权力,包括执行权、任免权等,与之相对,外部主权指的是国家对外行动所必需实际支配的权力。美国学者威廉·奥尔森认为国家主权在国内事务中具有排他性的特征,不受任何其他国家影响,拥有专属的管辖权,在国际事务中也具有独立性,不受别的国家法律约束,有自由的选择权。

我国学者周鲠生认为主权是国家固有存在的,重点体现为对于国内外相关事项的独立性与最高性。部分学者主张根据国家主权行使的范围对国家主权分类,分为陆地、海洋、天空主权。最初按照这个标准划分,国家主权仅被分为陆地、海洋、天空三个主权,但随着社会不断发展,人类探索的领域扩展到网络与航天领域,国家主权的内涵也随之变化,从单一转变为多维立体,增加了网络主权与航天主权。由此也可以说明主权概念是具有历史性与灵活性的,会随着社会发展而不断变化,不断调整本身内容。部分学者主张根据不同领域主权表现内容将主权分为经济、政治、司法主权等。同时可以在不同主权中再细分,比如经济主权还可以再分为经济制度选择权、经济资源开发权、宏观调控权、关税制定征收权、货币制定发行权、贸易协定签订权以及对经济活动的监督权、管理权等。还有的学者主张将主权分为立法、执行与对外三个层面。该种分类其实是将对内权又细分为立法与执行两个方面,实质上该种观点还是主张将主权分为对内与对外两个方面,与福希叶的观点比较类似。

关于国家主权的内涵,以上国内外学者的观点核心内容是一致的。归纳起来,国家主权

^① 刘中民:《“海权”与“海洋权益”辨识》,载《中国海洋报(理论实践版)》,2006年04月18日A3版。

是现代国家形成的必备要素与标志,指的是一个国家处理该国的对外事务与对内事务,不受其余所有国家势力影响的排他性权利。对于任何国家来说,主权是最高权,具有排他性。主权本身是不能够转移的,因为它的完整是国家存在的标志,是国家身份的象征。而身份权属于人格权是不能够被转移的,如果主权能够被分割,它会变得不完整,会影响国家的独立性^①。

“主权权利”这一概念在1958年《大陆架公约》第2条中首次使用,《海洋法公约》在确立专属经济区制度和大陆架制度时延续使用了“主权权利”这一概念。尽管一些研究认为《大陆架公约》《海洋法公约》之所以使用“主权权利”一词是担心如果使用“主权”,沿岸国会在“主权”的旗帜下在专属经济区和大陆架行使同领海一样的权利。因为国家主权是以国家领土区域为空间范围的,沿岸国在领海以外的专属经济区和大陆架是不能行使国家主权的。但是根据地质学和海洋科学的原理,这两个区域与沿岸国的陆地领土和领海有着天然的联系,特别是这两个区域的生物、非生物资源更是与沿岸国领土范围内的自然资源是不可分割的,而按照海洋法的规定,这些资源归沿岸国所有。在这两个区域内的水域及其所对应的上空,其他国家是享有权利的,沿岸国必须尊重并确保其行使。可以说,“主权权利”一词是制订海洋法过程中各国颇费苦心创制出来的一个概念,是对国际法中的国家主权理论体系的完善,是一个巨大贡献。主权权利的提出既保障了沿岸国在其专属经济区和大陆架上的权利,也可有效地防止沿岸国权利的无限扩大^②。

需要说明的是,相对主权而言,主权权利是一种相对单一的权利,主权可及于其领海、领空和领土,而主权权利仅限于自然资源和生物资源。虽然主权权利也具有主权性质,沿岸国对其专属经济区和大陆架上的自然资源和生物资源享有排他性权利,但主权权利不能延伸,如具有流动性的生物资源,一旦其离开了沿岸国的专属经济区和大陆架,沿岸国就失去了对其的主权权利^③。

(三) 海权与主权、主权权利的关系

海权与主权的关係,体现在两个方面,一方面,海权从属于主权;另一方面,海权又相对独立于主权。首先,一国海权从属于其主权。具体来说,对沿岸国而言,以陆领海,沿岸国之领海、经济专属区、大陆架等海域之海权源于主权,从其领海基线开始起算其海权,故此,沿岸国之海权很明显附属于主权,可以说,其享有所得之海权是海洋赠予沿岸国的礼物。即使对内陆国,海权也并非完全独立于主权:内陆国在海上享有的海权,如船舶通行权、公海上的渔权、国际海底区域的共有权,与沿岸国之海权并无二致;而内陆国船旗作为主权的象征,也可解释为内陆国之海权也从属于主权。沿岸国和船旗国的海权,基于《海洋法公约》,相互限制,即:《海洋法公约》给予船旗国在沿岸国领海内无害通过权利,国际海事组织(IMO)则给予港口国或沿岸国监督船旗国船舶是否有效实施公约的权力和职责。其次,一国海权也相对独立于其主权。^④主权在一国范围之内管辖全部的生产经济活动,几乎是无限的,无法列举穷尽;海权是一国管辖海域范围之内的主要生产经济活动,在一定时期内是有限的,所以

① 彭裕彤:《对国家主权利转移的宪法回应——以欧盟成员国宪法为视角的考察》,第11~12页。

② 于运:《国家主权利浅析》,载《辽宁师范大学学报》,2008年第3期,第19~20页。

海权具有时代性的特征。^②个体在主权范围内从事民事活动,绝大部分不需要经过许可、监管;个体在海权范围内从事民事活动,基本上都需要经过许可或受到严格的监管,比如,航运企业需将船舶在某个国家海事主管部门注册,才能取得航行权,船舶在海上航行期间,要受到海事主管部门有关航行安全等法律法规的规制。又如,对于新兴的海上风电企业,须从海域主管部门取得用海许可,才能从事海上风电设施的安装、测试、生产,生产活动的各个环节还得受到国家安全生产部门的监管。很明显,在海权所管辖的范围内,民事主体一直在国家主管部门的持续监管下从事生产经营活动。从这一点来说,海权与主权并列,一国之海权相对独立于该国之主权。

至于海权与沿岸国在经济专属区和大陆架享有主权权利之间的关系,可以将主权权利及因此而产生的管辖权视为在该特定海域的海权。

三、海权的分类

部分国内外学者对海权的构成和影响因素作过分析,马汉提出了影响海权的六要素,即地理位置、自然结构、领土范围、人口、民族特点、政府特点^①,这六个要素与一国能否建设一支强大的海军有直接或者间接的关系。李文华编著的《交通海权》认为交通海权的构成要素包括“从法理上划分”“从地理位置上划分”“从国家角色上划分”“从国家管辖上划分”等四方面内容^②。为使读者从不同角度理解海权并为海事海权的阐述奠定基础,本文结合相关学者成果,将从权益的主体、区域、属性和功能等四个方面对海权进行分类。

(一) 从权益主体上划分

《海洋法公约》和其他国际公约根据主权国家所扮演的角色不同,分别提出了船旗国、沿岸国和港口国的概念并规定了其相关权利和义务^③。与此同时,《国际劳工公约》中又提出了劳工提供国的概念,并赋予其一定的权利。而有些国家的企业虽然是船舶的船东,但却选择在开放型登记国家登记,此时船东注册国虽然丧失了船旗国的地位,但也享受国际法赋予船舶的相关权益,这又产生了船东所在国的概念。因此,从权益主体上看,海权的主体主要包括船旗国、沿岸国、港口国、劳工提供国和船东所在国等。

(二) 从权益区域上划分

《海洋法公约》按照离岸由近及远将海洋分为内水、领海、毗连区、专属经济区和公海,并且规定了不同国家在不同的区域享有不同的海洋权益。这种各国在海洋不同区域所享有的同海权,就构成了海权的主要区域分类。同时,《海洋法公约》还提出了用于国际航行的海峡、群岛水域和群岛海道、大陆架、国际海底等概念,并设定了相应的法律制度。其中,用于国际航行的海峡和群岛水域可能存在于上述主要区域分类中的一个或数个区域之内,仅仅是因为地理位置特殊而作出的特殊的制度安排,这就构成了海权的特殊区域分类。而大陆

① 刘娟:《美国海权战略的演进》,北京:社会科学文献出版社,2014年。

② 李文华:《交通海权》,北京:新华出版社,2014年,第12~18页。

③ 李文华:《交通海权》,北京:新华出版社,2014年,第10页。

架和国际海底主要为确定海底资源的权利而设定的特殊概念,虽然不属于水域的范畴,但在其上面却有海权的事项,也构成海权的权益区域。

(三) 从权益属性上划分

依据《海洋法公约》及有关国际条约、惯例,主权国家的海权包括主权(sov^{er}eignty)、主权权利(sov^{er}eign^{er} r^{igh}t)、管辖权(jurisdiction)、国际义务(obligation)及其他权益^①。主权是一个国家独立自主处理自己内外事务,管理自己国家的最高权力。如沿岸国对其内水享有完全的和排他的主权,外国籍船舶非经允许不得进入其内水。如前文所述,“主权权利”是制订海洋法过程中创制出来的一个概念。相对主权而言,主权权利不能延伸,如具有流动性的生物资源,一旦其离开了沿岸国的专属经济区和大陆架,沿岸国就失去了对其的主权权利。管辖权是指对海上特定对象、活动或事务实施管理和控制的权利,在实践上可以将管辖权分为立法管辖、司法管辖和执行管辖^②。国际义务是指主权国家依据有关国际法所应承担的义务。在某些情况下,其中一方应承担的义务就是义务相对方或第三方所享有的权利。如船舶都有海上人命救助的义务,那么对于第三方主管当局来说,就可以按照有关公约的规定要求遇险船舶附近的船舶前往实施救助。其他权益是指不能归入上述四类的其他海洋权益,如公海航行自由的权利、无害通过他国领海的权利、和平开发和利用公海的权利等^③。

(四) 从权益功能上划分

一般来说,海权从权益属性上划分主要包括海洋政治权益、海洋经济权益、海洋安全权益等,并与国家的生存发展休戚相关。海洋政治权益主要指海洋主权、海洋管辖权等,这是海洋政治权益的核心,特别是海域的争端往往涉及多个国家,其争端的解决比陆域更为复杂、更为棘手。海洋经济权益主要包括依法开发领海、专属经济区、大陆架、公海和国际海底区域的资源,发展国家的海洋经济产业,以及海洋作为科学实验基地的研究价值等。目前,海洋高科技在海洋油气和其他矿产开采、海水养殖、海水淡化、海洋交通运输、海水综合利用、海洋能利用、海洋空间利用和海洋工程等领域迅速发展,已成为不断发展和扩大的海洋产业群和海洋经济支柱的推动力量。海上安全利益主要涉及传统和非传统海上利益,相应地也面临着传统和非传统海上安全问题。当今海上安全问题已经突破传统范畴,涵盖了军事安全、能源资源安全、通道安全、环境安全等传统和非传统多个领域,海上恐怖主义、海盗、毒品走私、非法移民等跨国犯罪严重,海洋自然灾害频发。历史已经证明,没有安全作保障,就不可能有持久稳定的发展;没有发展作支撑,也不可能有持久安全。只有采取积极务实的举措,以交往消除猜疑,以合作取代对抗,相互尊重彼此核心利益和重大关切,才能够建立和平发展的世界海洋环境,造福于国际社会和各国人民^④。

① 李文华:《交通海权》,北京:新华出版社,2014年,第8页。

② 新型海上安全观符合各国利益,载《人民日报(海外版)》,2014年9月23日。