

学术之星文库



海洋权益管理与 中国之实践

全永波 周 鹏 王 心◎著

HaiYang QuanYi GuanLi Yu
ZhongGuo Zhi Shijian

 经济日报出版社



海洋权益管理与 中国之实践

全永波 周 鹏 王 心◎著

HaiYang QuanYi GuanLi Yu
ZhongGuo Zhi Shijian

图书在版编目 (CIP) 数据

海洋权益管理与中国之实践 / 全永波, 周鹏, 王心
著. —北京: 经济日报出版社, 2014. 10
ISBN 978 - 7 - 80257 - 717 - 6

I. ①海… II. ①全…②周…③王… III. ①海洋权
—研究—中国 IV. ①D993. 5

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 238891 号

海洋权益管理与中国之实践

作 者	全永波 周 鹏 王 心
责任编辑	梁沂滨
责任校对	张明明
出版发行	经济日报出版社
地 址	北京市西城区右安门内大街 65 号 (邮政编码: 100054)
电 话	010 - 63567960 (编辑部) 63516959 (发行部)
网 址	www. edpbook. com. cn
E - mail	edpbook@126. com
经 销	全国新华书店
印 刷	北京彩虹伟业印刷有限公司
开 本	710 × 1000mm 1/16
印 张	13. 5
字 数	213 千字
版 次	2015 年 1 月第一版
印 次	2015 年 1 月第一次印刷
书 号	ISBN 978 - 7 - 80257 - 717 - 6
定 价	68. 00 元

版权所有 盗版必究 印装有误 负责调换

序 言

地球人口不断增加,陆地资源日渐枯竭,同时科学技术的发展使越来越多的“不可能”成为“可能”,于是,人们将眼光投向了一望无际的大海,将海洋作为国家和民族生存与发展的新空间。随着《联合国海洋法公约》的实施,各国对海洋权益的关注达到前所未有的程度,国际上对海洋的争夺日趋激烈,一些沿海国家围绕着岛屿归属、大陆架划分和管辖海域等问题展开的斗争愈演愈烈,有些甚至存在演变成为局部战争或潜在武装冲突的危险。但海洋权益的这种争端更大程度体现在区域性海洋的范畴之中,如中国的南海、东海权益争议与冲突。国家海洋权益管理需要通过国家内部的区域治理和基于国际间一定海洋区域政府或非政府组织间的合作治理来实现海洋权益争端的妥善解决。

海洋权益一般表现为国家在开发、利用和管理海洋及其自然资源过程中所拥有的权利和获得的利益。根据《联合国海洋法公约》有关规定,我们认为海洋权益的内涵包括如下内容:国家对一定范围的海域拥有的主权和主权权利,在管制海域拥有排他性管辖权和管制权,对管制海域范围内的自然资源拥有主权或主权权利,对国际公海和海底资源享有与外国平等的权利和自由等等。由上述分析,我们认为,海洋权益本质内涵包括如下内容,即沿海国的海洋利益和需求、各国之间海洋利益关系、海域划界的实践活动等。其中沿海国的某种海上利益和需求,促进了各国之间关系的调整和适应,是海洋法产生的原动力;国家间关系是各国海洋权益的国际关系内容;海域划界实践或者说现代海洋法的产生是各国海洋权益实现的法律手段和客观内容。海洋权益的主体是海洋利益的承担者、实践者、归属者或拥有者,它包括国家、区域国际组织、国际社会,但主要是指各主权国家。

海洋权益的客体是指海洋权益主体需要指向的对象,包括内水、领海、毗连区、大陆架、专属经济区和公海等海域。

海洋权益这个概念在中国海洋界已经使用多年,20世纪80年代初期以后,学术界的文章和政府文件中就频繁使用。1992年通过的《中华人民共和国领海及毗连区法》第一次在正式法规中使用了这个概念:“为行使中华人民共和国对领海的主权和对毗连区的管辖权,维护国家安全和海洋权益,制定本法。”《中华人民共和国专属经济区和大陆架法》也使用了这个概念:“为保障中华人民共和国对专属经济区和大陆架行使主权权利和管辖权,维护国家海洋权益,制定本法。”可见,在中国的海洋立法中,海洋权益四个字作为一个概念,一般是指在国家管辖海域内的权利和利益。在这个意义上,海洋权益中的权利是指在国家管辖海域内的主权、主权权利、管辖权,利益则是这些权利派生的各种好处、恩惠。广大的海洋权益还应该包括公海和国际海底区域的权利和利益。海洋权利属于国家主权范畴,是国家的领土向海洋延伸形成的一些权利,或者说,国家在海洋上获得的一些属于领土主权性质的权利,以及由此延伸或衍生的一些权利。国家在领海区域享有完全的主权,这与陆地领土主权是一样的。在毗连区享有安全、海关、财政、卫生几项管制权,这是由领海主权延伸或衍生的权利。在专属经济区和大陆架享有勘探开发自然资源的主权权利,这是一种专属权利,也可以说是仅次于主权的“准主权”;在专属经济区还有对海洋污染、海洋科学研究、海上人工设施建设的管辖权,这可以说是上述“准主权”的延伸。

进入21世纪以来,海洋权益的国家实践越来越呈现出区域化的特征。学术界对区域的界定标准主要有两种:一种是地理位置,另一种是语言文化等非地理概念。随着新区域主义在西方的兴起和发展,并进而影响我国的区域规划进程的大背景下,对区域的范畴解读则有了新的发展,更加强调国家之间的互动,越来越远离地理临近的原始意涵。而建构主义强调,区域应由一些有共同社会认同感的国家和地区组成,这一观点近年来在理论界也渐成市场,因此区域的划分也呈现出动态性。近年来发生在世界范围内的海洋权益问题则也是一种区域问题的延伸。《联合国海洋法公约》生效以来,海洋法学界对海洋权益的研究也逐渐展开和深入。如果直接从全球视角分析,海洋权益的范畴理应包括世界四大洋以及它们的附属海域,从《联合国海洋法公约》对各国海洋权益的划分,权益的范围应包含

在内水、领海、专属经济区等所有的对象之中。但实质是,除了公海外的海域均无一不与区域性海洋有关联。

区域性海洋公共问题的解决方式很多,合作治理是当前重要的一种理论路径。所谓“治理”,主要是指在20世纪后期西方公共管理范式进步的过程中,出现的一种主张治理主体多元化、主体间责任界限模糊化、主体间权力的互赖与互动、建立自主自治的网络体系、重新界定政府作用范围及方式的后现代公共管理理论及其实践形式。从海洋权益纠纷的现实看,各沿海主权国家间为海洋权益的各类争端是当前海洋权益纠纷的主要组成,如何通过治理理念和方法协调好国家内部、国家之间、政府和非政府组织之间以及政府间组织之间的协调,进而构建一种区域海洋权益争端解决机制,是当前海洋权益管理研究的一个重大课题。

本书主要由全永波撰写,周鹏、王心二人参与组织搜集资料,并参与撰写了第一章和第二章和第六章的部分内容。本书在参考了国内外学者的研究成果的基础上提出国家海洋权益管理的必要性和复杂性,力图从多元视角解决区域内和国家间海洋权益争端和国家对海洋权益管理的相关问题。本书参考了部分专家学者的论著,在此深表谢意。由于作者对海洋法研究水平有限,疏漏和不妥之处在所难免,诚乞读者不吝赐教。

目 录

CONTENTS

第一章 海洋观的历史演变与国家海洋权益的提出	1
第一节 人类海洋观的发展演变	1
第二节 海权论的提出对现代海洋权益保护的影响	9
第三节 现代海洋观的基本内涵	14
第四节 中国传统海洋观审视	17
第二章 《联合国海洋法公约》与全球海洋权益的重构	25
第一节 《联合国海洋法公约》的产生及基本内涵	25
第二节 《联合国海洋法公约》关于海洋权益制度的规定	34
第三节 《联合国海洋法公约》对国际海洋权益管理的影响	47
第三章 海洋权益争端与区域海洋管理机制	55
第一节 国际海洋权益争端的基本内涵	56
第二节 国际海洋权益争端的具体表现及原因分析	60
第三节 国际海洋权益管理制度和争端的解决机制	71
第四节 区域海洋管理与海洋区域治理机制分析	87
第四章 世界海洋国家海洋权益政策比较研究	93
第一节 世界海洋秩序的演进与海洋政策的发展	94

第二节	新海洋秩序框架下的国家实践	97
第三节	世界海洋强国的海洋政策	103
第四节	中国周边海洋国家海洋权益主张及对中国的影响	109
第五章	中国海洋权益管理与区域治理范畴	116
第一节	内海管理	116
第二节	领海及毗连区管理	120
第三节	专属经济区和大陆架管理	125
第四节	海域使用管理	131
第五节	海岸带管理	139
第六节	海岛管理	146
第六章	中国海洋权益与区域治理现状	152
第一节	中国海洋权益的基本内涵	152
第二节	中国海洋权益面临的挑战	159
第三节	中国海洋权益管理与区域治理困境分析	166
第七章	基于区域治理的中国海洋权益管理制度完善	174
第一节	《联合国海洋法公约》对中国国家海洋权益管理的影响	174
第二节	中国海洋权益维护与区域海洋治理的理念选择	177
第三节	中国海洋权益管理制度发展与完善	183
主要参考文献		202

第一章

海洋观的历史演变与国家海洋权益的提出

海洋权益是在人类漫长的历史过程中提出的,而认识、探索和征服海洋也是一个漫长的过程。人们在社会实践中接触到了海洋,必然产生是什么、为什么等问题,这样便形成了一定的海洋观念。海洋观念与海洋实践交替促进,两者有着十分重要和密切的关系。对一个国家来讲,合理的海洋观的建立对国家海洋权益的保护甚至对国家利益的深度维护都是至关重要的。

第一节 人类海洋观的发展演变

海洋观念是指导和约束一个国家的海洋整体行为及国民海洋行为的价值观念,它的形成和演变与海洋在人类生活和社会发展中的地位、作用和价值及其历史变迁直接相关,是人们对于海洋与国家、民族根本利益之间相互关系的总体看法。自世界史形成以来,人类海洋观念的演变大致经历了三个历史阶段,即 14、15 世纪以前人类早期的海洋观,14 世纪地理大发展后形成的近代海洋观以及 20 世纪以来海权论形成后的现代海洋观。

一、人类早期的海洋观:兴渔盐之利、通舟楫之便

海洋与人类的文明有着悠远的关系,人类从海洋上的考古发现,海洋中曾经出现过远比现在陆地上古老的文明,人类在很早以前就居住在海边与海洋生生相伴,因此人类在发展文明的同时必然也具有海洋的观念。

近现代考古学的兴起,揭示了人类早期海洋观的内涵。广泛的陆地考古活动发现了丰富的历史古迹、大量的地下文物以及文字记载,确凿地证实了五六千年前的原始人群是傍河面海而居的。举世公认的世界文明的四个摇篮,就是傍居尼罗河流域、面临大西洋和地中海的古埃及,傍居幼发拉底河和底格里斯河、面临地中海的苏美尔与巴比伦,傍居印度河和恒河、面临印度洋的古印度,以及傍居黄河和长江、面临太平洋的中国。由于原始人群傍河面海而居,他们必然要接触海洋,那么这一客观现实必然使原始人形成海洋观念。所以,完全可以说自从有人类产生,就必然有海洋观念的产生。

我国的考古工作者在北起辽宁南至广州的沿海广大地区,发现了许多新石器时代人类留下的贝壳堆,得出了这样的结论:沿海地区的原始人群,主要的生产活动是从海边采拾贝类,以海贝肉作为他们维持生存的主要食物。考古又发现,随着生产力的发展,到夏、商、周各朝代海洋捕捞技术已有初步发展,有了纺轮、坠网、鱼钩、鱼叉等渔具;在历史文献《庄子》、《竹书纪年》等中已载有“投竿而求诸海”、“投竿东海,旦旦而钓”、“东狩于海获大鱼”等捕鱼活动;在河南郑州商代早期遗址中发现的直径15厘米的大鱼牙、鱼鳞、海贝和海产蛤蜊,以及在安阳殷墟出土的产于南海和印度洋的大龟骨、鲸鱼骨和鲍鱼骨,都说明商代贵族在3000年前就已在中原地区吃到海产品,当时海产品已经成为贡品。到了春秋时代,海洋捕捞已经广泛使用船只,《管子·禁藏篇》载:“渔人之入海,海深万仞,就彼逆流,乘危百里。昼夜不出者,利在水也。”说明当时的渔船、网具和捕捞方法都已相当进步。古代人在从海洋里捕捞食物的同时,还从海洋里取得了食盐,春秋时代海产鱼虾贝类和食盐已经成为沿海地区和内地进行交换的重要商品。《荀子·王制篇》中写道:“东海则有紫紵鱼、盐焉,然而中国得而衣食之。”可见当时的沿海诸侯国已经把海洋渔业和盐业作为主要经济活动和富强源泉。上述历史文献所述都证明了沿海人群对海洋的认识首先是兴渔盐之利,也就是靠海吃海,这就是人类最早的海洋观念的一个重要部分。

我国的考古工作者还发现,古代人群为了获取生活资料,在兴渔盐之利的同时又通舟楫之便,创造了带有海上活动特色的龙山文化和百越文化。他们以舟筏等水上运载工具为条件,以漂航为特征,开始了上古先民的海上活动。龙山人是生活在山东沿海的新石器时代的先民,他们以独木舟为漂浮工具,把龙山文化从

山东半岛传播到了辽东半岛。百越人主要分布在今江苏、浙江、福建、广东沿海,他们“以舟为车,以楫为马”,长期从事海上活动,把百越文化传播到舟山群岛以及台湾岛等地。随着龙山人和百越人海上活动的发展,不仅把文化传播到南北沿海各地,同时也流传到遥远的海外。近代考古发现,朝鲜、日本、太平洋东岸、大洋洲以及北美阿拉斯加等地,都有龙山文化或百越文化的古文化痕迹,证明了古人漂航海外的业绩。到了夏、商、周代以至春秋战国时期,出现了木板船,有了一定的航海技术水平,形成了横渡渤海、航行舟山与台湾的沿海航线,以及东航朝鲜与日本的航线,产生了沿海的一些港口城市。秦、汉以及三国时期航海事业有了较大的发展,秦始皇统一中国后曾经四次巡海,并且积极开辟海上航路。秦始皇两次派徐福率队东航体现了向海外发展的愿望和行为。据后人考证,徐福一行很可能是到过日本并且使日本出现了弥生文化。汉代中国开辟了海上丝绸之路,这条航线以广东的徐闻、合浦为起点,经过马六甲海峡,到印度东岸、斯里兰卡、波斯湾和红海,沟通了太平洋与印度洋的航路,能将中国的丝绸经海路运往波斯以至罗马,同时汉代还开辟了东航日本的航线。唐、宋时期中国的航海事业繁荣,造船技术达到了新高峰,出现了铁锚、平衡舵与艀龙骨等先进设备,产生了用于航海的海洋潮汐研究、海图绘制与指南针等三项先进航海技术,当时均居世界前列。特别是指南针运用于航海更是中国的首创。我国海船使用指南针航海的最早历史记载是公元1100年左右,后来于1180年左右传到欧洲,中国由磁针发展为罗盘导航是在1226年,传到欧洲则是在1391年了。唐、宋时期我国的海上航线比之汉代又有发展,中国海船所到地区比汉代更广,往南、往西可到东南亚“南洋诸国”、阿拉伯以及非洲东岸的广大地区,往东可以到达高丽(朝鲜)、日本以及堪察加半岛。

在中国古代航海活动发展的同时,欧洲地中海地区的海上活动也发展较快,他们航行于欧洲沿岸以至非洲的西海岸。阿拉伯、印度的航海船舶也已活动于从中国沿海到非洲东海岸之间。由此可见,古代人认识到海洋能兴渔盐之利的同时也认识到海洋可以通舟楫之便,逐步发展了航海活动。但是直到15世纪,世界各国的航海活动的航程毕竟有限,都只是从本国的海岸出发的就近航海,亚洲与欧洲之间并未沟通直接的海上航路,亚洲人或欧洲人没有直航美洲或大洋洲,更没有沟通全球性的航路。所以我们称这种古代的海洋航行为“就近航海”,把它作为古代人类海洋观念的又一个重要部分,并把“靠海吃海与就近航海”归纳为人类

海洋观念的第一阶段,是人类初级的海洋观念。

人类的历史从有文明以来直到 15 世纪,对海洋的认识虽然在不断进步,但仍然处于粗浅与局部的状态,其原因主要是受到人类社会发展的限制。在这一历史过程中,人类社会的主流是原始社会、奴隶社会和封建社会;生产力的发展比较缓慢,商品的生产特别是交换的范围都很有有限,使得海洋上的交往需求也有限,大规模的远洋航海以至开辟全球性的航路都缺乏社会经济的原动力,因而人类的海洋实践也十分有限。无论是亚洲人还是欧洲人对海洋的认识都只是粗浅的,到达的海域也都只是局部的。同时人们对于海洋的全貌缺乏了解,并不知道世界上的海洋究竟有多大,也不知道海洋与陆地究竟是怎样分布和什么关系,更弄不清宇宙与天地的关系。那时的人类社会中占主导地位的宇宙观是地球中心学说,也就是“地心说”,认为天体是围绕地球而运动的,地球则是天体的中心,地球是静止不动的。对于海洋与陆地的关系,占主导地位的是天圆地方说,地的四周是海,海的边缘是深渊,认为如果向海洋深处航行,必将连船带人一起坠入深渊。因而,漫长的岁月中人类海洋观念的主流始终处于初级阶段,只是“靠海吃海与就近航海”,海洋一直以神秘莫测的面纱笼罩在世人心目。海洋的功能只局限在近海捕捞等简单的渔业价值和沿海航行价值,而且航海只是一种少量的非经济方面的活动。直到 15 世纪以后人类的海洋观念才脱离初级阶段而产生飞跃。

二、近代海洋观念的形成:海洋是世界交通的重要通道

14 至 15 世纪的西欧各国中主要工业生产部门的生产技术有了很大改进,纺织业、冶金业等生产技术发展很快。生产技术的进步促进了生产力的发展,扩大了社会劳动分工,使生产活动越来越专业化,开始形成许多较大规模的产品专业化地区,从而提高了产品的质量和增加了产品的数量。工农业产品不仅能满足本地的消费,而且适应了国内外广大市场的需求,促进了商品的生产和流通,也促进了欧洲货币经济的发展。这种商品货币经济日益瓦解着封建社会自给自足的自然经济,为资本主义生产准备了条件,促进了资本主义的萌发。

商品生产和交换的发展,是发展世界性大航海的一个重要条件。西欧资本主义生产的萌发要求扩大海外市场,这就需加强与东方的贸易。当时东西方贸易的交通要道主要有三条:一是陆路,由中亚沿里海和黑海经小亚细亚后转运到欧

洲;二是海路,由波斯湾经两河流域到地中海东岸的叙利亚;三是海路到红海,再由陆路到埃及的亚历山大。所有这三条商路都是以东部地中海为贸易中枢,都要经过中间商的多次转手,要被中间商层层盘剥甚至垄断。西欧商人不能直接地大批得到亚洲商品,能得到的商品也是数量少、价格贵,各类商品往往比原价高8~10倍。西欧销往亚洲的商品也遭到同样的命运,既不易销售,又获利不多。因此,西欧各国贵族、商人和新兴的资产阶级分子迫切需要发展对东方的直接贸易,迫切要求开辟一条从西欧直达印度和中国的新航路。

欧洲人为了寻求黄金和发展对东方的直接贸易而迫切需要开辟直达东方的新航路,虽然这只是主观上的愿望,但科学技术的进步则正好为这种愿望的实施准备了客观条件。15世纪时,欧洲已能制造用于大海中航行的多振快速的大型帆船,中国传去的罗盘针已被广泛应用于海船上,这些为新航路的开辟准备了物质条件。与此同时在精神方面也具备了条件,欧洲人已在地中海和大西洋沿岸的长期航行中积累了丰富的航海经验,海图的绘制也日趋精确。在天文学和地理学方面也有了显著进步,知识界已普遍接受了地圆学说与日心说。许多学者和航海家断定,从欧洲西航横渡大西洋必定可以直达东方的亚洲。这些物质和精神的客观条件符合了远航东方的主观愿望,主客观条件的结合催唤了世界大航海时代的到来。

欧洲的航海者适应了世界大航海时代的催唤,从15世纪到18世纪掀起了海上远航探险的热潮,开展了一系列的开辟新航路活动,形成了一个引起世界历史进程巨变的大航海时代。对于这一系列的远洋航海活动,西方的历史学界称之为“地理大发现”,我们对于这一称谓有不同的看法,认为这种所谓的“地理大发现”并不影响它作为世界大航海时代的标志。在此期间欧洲人主要探索与开辟了以下的海洋新航路:

(一)哥伦布开辟通向美洲的新航路。克里斯托弗·哥伦布(1451~1506年)出生于意大利热那亚一个毛纺手工业者的家庭,他读过《马可·波罗行记》,自幼憧憬东方并向往东方的财富,20岁左右就当水手到过欧洲沿海各国,熟悉大西洋东部海域的航路。他受意大利地理学家托斯堪内里的影响,坚信地圆学说,认为从欧洲向西航行可以直达亚洲东部。1492年8月3日,哥伦布在西班牙国王斐迪南和女王伊萨伯拉的资助下,携带了国王致中国皇帝的国书,率帆船3艘、船员87

名从巴罗斯港出发,开始了探索横渡大西洋航路的第一次远航,先向西航行后转向西南航行,经过两个多月的航行于10月12日登上了巴哈马群岛的华特林岛,12月7日到达海地岛。哥伦布误认为到了印度,所以称当地的居民为“印第安人”。而后他又于1493年9月、1498年和1502年进行了第二、第三和第四次远航,哥伦布等人先后到达了多米尼加岛、瓜得罗普岛、安提瓜岛、维京群岛的波多黎各岛、特里尼达岛、委内瑞拉海岸以及巴拿马一带。由于后来被印证哥伦布到达的地方是美洲,所以地理学家把哥伦布最初到达的南北美洲之间的岛群称为“西印度群岛”。

(二)达·迦马开辟绕过非洲直达印度的新航路。15世纪葡萄牙的统治者积极鼓励与支持航海事业,要寻找一条直达东方的航路,以求打破意大利城市对东方贸易的垄断,并摆脱阿拉伯统治阶级的勒索。葡萄牙殖民者组织了大西洋探险队,在15世纪的后期的几次航海探险中取得了一定的效果,但真正成功开辟由欧洲通往印度新航路的是达·迦马。1495年葡萄牙国王挑选了富有航海经验的大贵族瓦斯科·达·迦马(1460~1524年)担任远航舰队司令,继续执行寻找印度大陆的任务。1497年7月8日,达·迦马率领4艘海船从里斯本出发,沿航海家迪亚士开辟的航路南行,于11月22日绕过好望角,并于1498年3月到达莫桑比克。船队继续北航到肯尼亚,在阿拉伯领水员的领引下渡过了印度洋,于1498年5月20日到达印度的卡里库特。1499年9月达·迦马回到了里斯本,受到了国王的欢迎和奖励。1502年达·迦马第二次率船队直航到了印度。自此,达·迦马开辟了欧洲绕过非洲南端直达印度的新航路,使欧亚两洲开始了直接的海上交通。

(三)麦哲伦船队的环球航行。哥伦布历经艰险“发现”的美洲并不是人们向往的亚洲,也没有立刻给西班牙统治阶级带来巨额财富。相反,达·迦马直达亚洲新航路的开辟却使葡萄牙人从香料、黄金和贩卖奴隶的贸易中获得惊人的暴利。对此,葡萄牙的近邻西班牙的统治阶级羡慕不已,也期望找到一条通往亚洲的航路。在这个时候正好有一个贫困的葡萄牙贵族斐尔南多·麦哲伦(约1480~1521年)来到西班牙并向王室提出了绕道南美直达亚洲香料群岛的计划,西班牙国王非常高兴地采纳了这一计划。1519年9月20日麦哲伦在西班牙国王的支持下率船5艘、水手265名从圣卢卡尔港出发,经过2个多月的航行越过了大西洋到了巴西海岸,尔后沿岸南航于1520年10月在南美大陆和火地岛之间找到了一个

海峡,船队穿行38天后又见到一片大洋。从1520年11月到1521年3月船队在这片大洋中航行了三个月不但未遇狂风巨浪,而且是出乎意外的风平浪静,因此麦哲伦把这片海洋称为“太平洋”,这一名称沿用至今。1521年3月麦哲伦船队到了菲律宾群岛,他们进行了殖民海盗活动,在4月27日向马克坦岛侵略进攻时,麦哲伦被马克坦岛人用竹矛刺死。于是船队就盲目在南洋群岛一带航行,经长期辗转才于11月到达盛产香料的摩鹿加群岛,但此时只有“维多利亚号”一艘船还完好无损,此船于1521年12月21日满载香料,搭乘10名水手而单独返航,他们避开了葡萄牙人的堵截,穿过印度洋,绕过好望角,经过佛得角群岛,1522年9月6日终于回到了西班牙原出发地圣卢卡尔港。经过整整三年时间,麦哲伦的船队终于完成了环绕地球航行一周的实践,开辟了环球航路。

上述新航路的开辟,使人类进入了世界大航海的时代。作为“地理大发现”,尔后还有一个尾声,那就是1642~1643年荷兰人阿贝尔·塔斯曼航行到了澳大利亚和新西兰,1728年俄国雇用丹麦人白令穿越了亚洲和美洲大陆之间的海峡到达了北冰洋,这一海峡因而被命名为“白令海峡”。至此,欧洲人历经3个世纪的“地理大发现”才算终结。

15世纪以后世界大航海时代的到来,使人类逐渐改变了对海洋的认识,人类的海洋观念有了第一次的大飞跃。一系列“地理大发现”的航海活动的结果是发现了新大陆,开辟了新航路,进行了环球航行,扩大了世界市场,增加了商品流通的范围,促进了世界经济的革命性变化,一个资本主义时代很快就随之来到。马克思对此作了精辟的论述,他指出:“美洲的发现,绕过非洲的航行,给新兴的资产阶级开辟了新的活动场所。东印度和中国的市场、美洲的殖民地、对殖民地的贸易、交换手段和一般商品的增加,使商业、航海业和工业空前高涨,因而使正在崩溃的封建社会内部的革命因素迅速发展起来(《马克思恩格斯选集》第1卷第252页)。”人类在惊异地感受到世界性大航海活动对社会发展起了巨大推动作用的同时,深深感到对海洋的认识已经从局部走向全局。人们认识到地球确实是圆的,知道了地球上共有五大洲陆地和四大片海洋,海洋包围着陆地而且全球连成整体,通过海洋可以到达地球上的各个大陆和岛屿,海洋不仅能使人类在近海捕捞等简单的渔业中收获,而且还可以在沿海航行方面发挥作用,更可以使人类把它作为进行世界交通的重要通道。人们进一步认识到,正是海洋的世界交通重要通

道的作用,才使世界性大航海活动得以推动社会的发展,“海洋是世界交通的重要通道”比之“靠海吃海与就近航海”更显得重要,这是人类社会探索、利用与征服海洋的显著进步,也是人类通过实践而认识海洋的显著进步。

三、现代海洋观念的产生:海洋是人类生存与发展的新空间

人类对海洋的认识从“兴渔盐之利、通舟楫之便”到“海洋是世界交通的重要通道”虽然是显著的进步,是本质性的飞跃,但是人们对于海洋的认识与实践还主要限于海洋的表面,对于海洋的利用还主要限于点与线,着重于海洋上的交通运输,对海洋的总体探索、开发利用和征服还存在很大差距,所以这种新的海洋观念仍然存在着历史的局限性。

随着科学技术的发展,人们对海洋的认识逐步深入,海洋呈现在人们眼前的形象不仅只是世界交通的重要通道,而且日益显示出丰富的资源与广阔的活动场所,这在客观上为人类进一步走向海洋创造了条件;当人们感到陆地资源与活动场所日趋不足之时,又产生了寻找新的资源与活动场所的主观愿望。客观条件与主观愿望的结合,促使了人类海洋观念的又一次飞跃。美国历史学家、海军军官马汉总结研究了有史以来的海上战争及其影响,对英国的强大与控制海洋的关系作了理性的分析。马汉认为,海洋不仅是伟大的通道,而且关系到国家的安全和发展;强国地位的更替,实际上是海权的易手;海权的最终目的就是制海,而其必要的工具就是强大的舰队。他认为国家的繁荣来源于贸易,贸易依靠海洋交通,而海洋交通的控制则决定于海军的强大和海军运用的战略水平。马汉的海权论提出了制海权是决定一个国家国运兴衰的思想,使人类对海洋的认识上升到了战略的高度。系统的海权论的出现,是人类海洋观产生的重要的历史机缘,人类的海洋权益观也逐渐浮出水面。

第二次世界大战以后,科学技术有了飞速发展,开发利用海洋的技术也飞速发展,人们认识到海洋里有着比陆地丰富得多的各种资源,同时又有远比陆地广阔得多的活动场所。以陆地为主要活动场所与主要资源源地的人类,为陆上人口的日益拥挤与陆地资源的日趋枯竭而发愁,迫切需要寻找新的活动场所与新的资源源地,作为人类生存与发展的新空间。海洋正好适应了当代人类这一新的需求。这种新的认识又促进了新的实践,它促使人们纷纷走向海洋,很多国家掀起

了海洋开发热潮。沿海国家都想从海洋里取得更多的主权和利益,这就引起了世界海洋权益的斗争。

1945年9月,美国总统杜鲁门发表的大陆架公告更推动了海洋观的进一步发展。杜鲁门宣布,“处于公海下但毗连美国海岸的底土和海床的自然资源属于美国,受美国的管辖和控制”,从而把地质学上的“大陆架”概念引进了海洋法。以此为契机,一些国家纷纷提出200海里管辖权的主张,而且这些国家试图把大片海洋圈入了沿海国家的主权和利益范围以内,沿海国家从此可以取得大片海洋作为本国的生存与发展的新空间。从1958年开始,联合国先后召开了三次海洋法会议并在1982年通过了《联合国海洋法公约》,1994年11月,该公约正式生效。《联合国海洋法公约》确认了群岛国、专属经济区的概念,重新定义大陆架的概念,这极大地转变了人类的海洋观。自此,寻找新的生存空间,开发海洋国土,占有海洋资源,逐渐成为沿海国家海洋战略的重要目标。可见,国家和政府行为在海洋观的发展过程中起着重要作用。

如果以“地理大发现”作为海洋观念的第一次飞跃的标志,《联合国海洋法公约》的诞生则标志着海洋观念的第二次飞跃。

第二节 海权论的提出对现代海洋权益保护的影响

近代世界各国对海洋权益的争夺随着现代海洋观的不断演进而日趋激烈,海权思想的提出作为海洋观发展历程中的重要内容对世界影响深远,虽时隔100余年,却仍对海洋国家在海洋权益保护起着极大的促进作用。

一、海权理论的提出

众所周知,“海权论”是由美国海军历史学家马汉创立的,他在1890年出版的《海权对历史的影响》一书成为世界列强的“海军圣典”。之后的苏联海军元帅戈尔什科夫被称之为“20世纪的马汉”,他在1976年出版的《国家海权》一书成为“海权论”的又一经典之作。在中国,孙中山最早提出“海权”问题,他在1919年撰写的《“战后太平洋问题”序》一文中曾指出:“争太平洋之海权,即争中国门户