

社科论丛第二辑 / 樊景良主编

海洋权益管理 研究



HAIYANGQUANYIGUANLI
YANJIU

全永波 ◆ 著

现代教育出版社

海洋权益管理研究

全永波 著

江苏工业学院图书馆
藏书章

现代教育出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

海洋权益管理研究 / 全永波著. —北京:现代教育出版社, 2009. 7

(社科论丛第二辑 / 樊景良主编)

ISBN 978-7-5106-0147-7

I. 海… II. 全… III. 制海权—研究—中国 IV. E815

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 117796 号

书 名: 海洋权益管理研究

责任编辑: 李 叶

封面设计: 任妹珍

出版发行: 现代教育出版社

社 址: 北京市朝阳区安华里 504 号 E 座

邮政编码: 100011

印 刷: 北京忠信诚胶印厂

开 本: 880mm×1230mm 1/32

印 张: 7.5

字 数: 188 千字

印 数: 1000 册

版 次: 2009 年 7 月北京第 1 版

印 次: 2009 年 7 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-5106-0147-7

全套定价: 200.00 元

版权所有 违者必究

本书获得浙江海洋学院出版基金资助

本书是 2006 年浙江海洋学院科研课题《海洋权益管理研究》(x06wy02) 的研究成果

内容摘要

海洋权益问题，是国际海洋法研究领域中的基本课题之一。海洋权益的发展和变化对国际海洋法的形成、发展和充实的决定作用，以及国际海洋法对各国海洋权益关系的调整和衡平作用构成了这种互动关系的基本框架和二元图景。本书从人类海洋观的形成和发展入手，在分析《联合国海洋法公约》和世界各国海洋政策的基础上，提出中国海洋权益管理的制度与体系建设的基本要求。著作作用较大篇幅分析了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国家间海洋权益争端和国家对海洋权益管理的相关问题，旨在寻求各国海洋权益的协调和衡平基础上，确定既符合历史又反映现实的海洋法治秩序，维护中国的海洋权益。

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。

海洋权益问题，是国际海洋法研究领域中的基本课题之一。海洋权益的发展和变化对国际海洋法的形成、发展和充实的决定作用，以及国际海洋法对各国海洋权益关系的调整和衡平作用构成了这种互动关系的基本框架和二元图景。作为海洋法研究视野中的权益问题，其研究路向大多从两维角度展开：一种是强调海洋法与海洋权益是一种决定与被决定、表征和被表征的关系，这种研究奠定了海洋权益研究的客观基础；另一种研究方式以此为出发点，指出了海洋法的至上法的独立形式对各国海洋权益的实现具有能动作用，它表现法对各国海洋利益的调整和衡平作用上。这种研究是把海洋权益问题放到海洋法价值体系中进行分析和探讨，进一步明确了海洋法与海洋权益关系的重要性。这两种理论研究的思维趋向是前后一致的，呈现出理论逐步推演的特征，一方面各国海洋利益和需求是现代海洋法产生的基础，海洋法变革和发展原因在于此；另一方面海洋法对各国海洋权益也有调整和衡平的功能。国际海洋社会是各国海洋利益相互交叉的社会，海洋法主要是通过对各国海洋权益的协调和衡平来实现其调整功能的，从而确定既符合历史又反

映现实的海洋法治秩序。

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他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 and 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。”

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。

世界上的海洋国家都有海洋权益，中国已经是融入全球体系的大国，拥有漫长的海岸线以及以海洋为生存对象的沿海居民，必然有巨大的海洋权益。全面关注和维护国家的海洋权益具有重大意义。

《联合国海洋法公约》生效以来，我国海洋法学界对海洋权益的研究也逐渐展开和深入，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。

CONTENTS

目 录

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	/ 11
第三节 对现代海洋观的诠释	/ 17
第四节 中国传统海洋观亟待更新	/ 21
第二章 《联合国海洋法公约》与全球海洋权益的重构	/ 30
第一节 《联合国海洋法公约》的产生及基本内涵	/ 30
第二节 《联合国海洋法公约》关于海洋权益制度的规定	/ 41
第三节 《联合国海洋法公约》对国际海洋权益管理的影响	/ 57
第三章 国际海洋权益争端的现状与解决机制	/ 66
第一节 国际海洋权益争端的基本内涵	/ 67
第二节 国际海洋权益争端的具体表现及原因分析	/ 72
第三节 国际海洋权益管理制度和争端的解决机制	/ 84

第四章	世界海洋国家海洋权益政策比较研究	/ 104
第一节	世界海洋秩序的演进与海洋政策的发展	/ 105
第二节	新海洋秩序框架下的国家实践	/ 108
第三节	世界海洋强国的海洋政策	/ 115
第四节	中国周边海洋国家海洋权益主张及对中国的影响	/ 123
第五章	中国海洋权益面临的困境和原因	/ 132
第一节	中国海洋权益的基本内涵	/ 132
第二节	中国海洋权益面临的挑战	/ 140
第三节	中国海洋权益困境的原因分析	/ 147
第六章	中国海洋权益管理的法律制度	/ 159
第一节	内海水及港口管理制度	/ 159
第二节	领海及毗连区制度	/ 164
第三节	专属经济区和大陆架制度	/ 169
第四节	海域使用管理制度	/ 179
第七章	中国海洋权益管理的制度建设	/ 181
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	/ 181
第二节	中国海洋权益维护的理念选择	/ 184
第三节	中国海洋权益管理制度的发展与完善	/ 191
主要参考文献		/ 212
后 记		/ 217

第一章 海洋观的历史演变与国家海洋权益的提出

在人类漫长的历史过程中，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，人类在很早以前就是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 1.5cm 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：“东海则有紫紘鱼、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的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。

我国的考古工作者又发现，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的痕迹，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、平衡舵与舳龙骨等先进设备，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为广，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，亚洲人或欧洲人都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，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们心中。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，这就需要加强与东方的贸易。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为了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、1496年3月、1498年和1501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，葡萄牙的紧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