

中美海洋法论争的“美国之声”

——对《海洋自由：美国捍卫航行自由的斗争历程》有关
“中国特色的航行自由”观点的评析及批判

包毅楠*

摘要：《海洋自由：美国捍卫航行自由的斗争历程》一书是美国具有官方背景的学者所撰写的宣传、支持美国“航行自由行动”的最新力作。该书第十一章以“中国特色的航行自由”为题，通过叙述、分析、评论中美海洋法论争中的焦点争议与冲突事件，强烈指责中国的立场与做法。该章的内容存在重大法理瑕疵，是作者单方面宣扬和表达的“美国之声”，不具有国际法上的客观性、公正性与严谨性。

关键词：中美海洋法论争 “航行自由行动” “美国之声”

一 《海洋自由：美国捍卫航行自由的斗争历程》概述

美国人詹姆斯·卡拉斯卡（James Kraska）与劳尔·佩德罗佐（Raul Pedrozo）合著的《海洋自由：美国捍卫航行自由的斗争历程》^①（以下简称《海洋自由》）一书，由美国海军学院出版社（Naval Institute Press）在2018年7月出版。詹姆斯·卡拉斯卡是美国海军战争学院（U. S. Naval War College）国际法研究中心资深研究员、美国海军退役指挥官，曾在美国海军中担任联合参谋部的海洋法律政策顾问，著有《海洋大国与海洋法》^②和《气候变化时代的北极安全》^③等海洋法领域的专著。另一位作者劳尔·佩德罗佐是美国海军战争学院国际法研究中心教授，同样曾在美国海军中服役，担任过美国海军特种作战司令部和太平洋舰队司令部的首席法律顾问。

* 华东政法大学国际法学院助理研究员。本文系作者主持的上海哲学社会科学青年课题“我国应对美国‘航行自由行动’的国际法研究”（2018EXF008）的初步研究成果，以及作者参与的中国海洋发展研究会重点项目“东海海洋重大问题持续研究”（CAMAZD201705）的阶段性成果。

① James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation* (Annapolis: Naval Institute Press, 2018).

② James Kraska, *Maritime Power and the Law of the Sea* (Oxford: Oxford University Press, 2011).

③ James Kraska, *Arctic Security in an Age of Climate Change* (Cambridge: Cambridge University Press, 2011).

他曾在《中国国际法论刊》上同我国著名海洋法学者张海文研究员进行过论战。^① 值得一提的是,作为拥有相似履历的同事,卡拉斯卡与佩德罗佐早在2011年就合作撰写过《国际海洋安全法》^②一书。《海洋自由》是两人的又一次学术合作的成果。

《海洋自由》全书除引言和结论之外,主体内容共分十一章,大体上按照时间顺序编排并分期,每一章对应一个历史时期,较为完整地叙述了美国自其建国至今所经历的有关航行自由的主要事件。该书对“1812年战争”、两次世界大战期间的反潜作战、“‘普韦布洛’号被捕事件”(The USS *Pueblo* Incident)以及“黑海撞船事件”(the Black Sea Bumping Incident)等著名事件的主要进程都有翔实的叙述,并配有解说示意图。该书称得上是首部系统化地叙述美国政府对于航行自由所持的官方立场演变历程的专题史著作,也是一部美国海权逐渐崛起的编年史。

作为具有一定官方背景的阐释美国政府航行自由立场的专门著作,《海洋自由》得到了多位美国学者,特别是有军方背景或政府智库背景学者的高度肯定。例如,美国华盛顿高端智库——战略与国际研究中心(Center for Strategic and International Studies)的“中国军力计划”(China Power Project)主任葛来仪(Bonnie S. Glaser)就表扬道:“《海洋自由》通过具有极高参考价值的叙述,出色地向读者展示了自19世纪末至今,美国航行自由受到的种种挑战。”^③ 哈德逊美国海权研究中心(Hudson Institute Center for American Seapower)主任赛斯·克罗普西(Seth Cropsey)则评论道:“每一位希望美国保持超级大国地位的人都应阅读本书。”^④ 这样的评价对于一本学术著作而言是非常少见的,足见本书已经得到了美国学界的高度重视。

二 对“中国特色的航行自由”一章内容的评析及批判

《海洋自由》的第十一章,也是该书在结论之前的最后一章,以“中国特色的航行自由”(Freedom of Navigation with Chinese Characteristics)为题,较为详尽地论述了自2001年“南海撞机事件”以来中美两国对于海洋法问题产生对立争议的主要事件。需要指出的是,作者虽然在该章开篇指出将分析两类典型的案例,^⑤但实际上该章还广泛涉及对美国政府和军方政策的分析、对若干国际海洋法争议问题的评述以及对所谓的“南海仲裁案”、中国的南海“断续线”(dashed-line)主张、美国海军近年来在南海持续开展的所谓“航行自由行动”(Freedom of Navigation Operations)等近年来中美海洋法相关热点争议的评论。

因此更为确切地说,这一章包括三块内容:在第一部分,作者以2001年的“南海撞机事件”作为其典型叙述对象,阐明了中美两国对于军机在专属经济区内的侦察活动所持的不同立场;在

① Raul (Pete) Pedrozo, “Preserving Navigational Rights and Freedoms: The Right to Conduct Military Activities in China’s Exclusive Economic Zone”, (2010) 9 *Chinese Journal of International Law*, pp. 9 – 29; “Responding to Ms. Zhang’s Talking Points on the EEZ”, (2011) 10 *Chinese Journal of International Law*, pp. 207 – 223. 特别是,前者曾经长期是《中国国际法论刊》阅读次数最多的文章。

② James Kraska and Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law* (Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2013).

③ “The Free Sea”, U. S. Naval Institute, <https://www.usni.org/store/books/spring-2018-catalog/free-sea>, 最后访问时间:2019年1月2日。值得注意的是,《海洋自由》一书的叙述起自1798年,故葛来仪此处的评价疑似存在瑕疵,正确的表述应为“18世纪”。

④ “The Free Sea”, U. S. Naval Institute.

⑤ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 247.

第二部分，作者以包括“无瑕号”事件在内的一连串事件为线索，阐明了中美两国对于海军测量船在专属经济区内的水文测量活动的不同立场；第三部分，作者以中国在南海的“断续线”主张为引子，以菲律宾单方面提起的所谓“南海仲裁案”及其裁决为切入点，在梳理和叙述美国近年来在中国南海持续开展的所谓“航行自由行动”事件时，兼以论证该行动的合法性。具体可以从以下三个方面归纳该章在中美海洋法论争问题上的论证立场与特点。

第一，突出中美海洋法论争中的重要问题和争议焦点，宣告美国打击中国海洋权利主张的若干主要目标。笔者曾仔细梳理美国国防部官网公布的历年《“航行自由行动”报告》(FON Reports)，^①发现自1992财政年度起，美国当局通过其海军开展“航行自由行动”挑战我国的海洋权利主张事项较多，具体包括军舰船舶在领海的无害通过须获事先批准、“过度的”直线基线、国内法对管辖海域内的外国实体未经许可的测量活动确立刑事责任、对专属经济区上空宣告管辖权、毗连区内的安全事项管辖、对无意进入领空的飞越防空识别区的外国航空器设限、对无法产生领海的地物周围宣告拥有领海等数项。

虽然这些事项都属于中美海洋法论争的内容，但是，在“中国特色的航行自由”这一章，笔者发现作者卡拉斯卡与佩德罗佐选取中美之间对于“专属经济区内的军机侦查活动”以及“海军测量船在专属经济区内的测量活动”引发的争议作为叙述和分析的重点，基本没有提及“过度的”直线基线、毗连区的安全事项管辖等其他事项，甚至连“军舰的无害通过”也仅在该章第三部分一笔带过，并在该章完全没有提及2013年中国设立“东海防空识别区”后所引发的争议。^②实际上，以“南海撞机事件”和“无瑕”号事件为典型的中美海洋法论争中的焦点冲突，其背后凸显的正是进入21世纪以来美国打击中国海洋权利主张的主要目标：我国国内法对管辖海域内的外国实体未经许可的测量活动确立刑事责任以及对专属经济区上空宣告管辖权等海洋权利主张。这种“有的放矢”的处理方法相较美国国防部《“航行自由行动”报告》中明列的挑战事项更为精确、细化。

第二，批评美国政府在中美海洋法律论争中的某些“失策”做法，鞭策美国政府完善其“航行自由行动”。作为常年供职美国海军、退役后在美国海军战争学院从事学术科研的学者，作者卡拉斯卡和佩德罗佐充分发挥了“智囊”的作用，在“中国特色的航行自由”这一章以夹叙夹议的方式，频频点评美国当局的做法。例如，在关于2015年10月的“拉森”号事件的叙述中，作者直言不讳地批评当时的奥巴马当局“反而将美国置于比不开展此次行动更糟的法律境地”“挥霍了该次行动的法律意义”。^③对于2015年11月的美军B-52战略轰炸机飞入中国南沙群岛的渚碧礁12海里以内的事件，作者批评美国国防部官员“错失宣告渚碧礁是低潮高地，无法产生潜在领空的机

① 历年报告见美国国防部官网相关页面：DoD Annual Freedom of Navigation (FON) Reports, <https://policy.defense.gov/OUSDP-Offices/FON>, 最后访问时间：2019年1月5日。

② 2013年11月，中国宣布设立“东海防空识别区”，美国随即指责中国试图改变东海局势现状。See “US Expresses Concern after China Sets Air Defense Zone over East China Sea”, <https://www.foxnews.com/politics/us-expresses-concern-after-china-sets-air-defense-zone-over-east-china-sea> (last visited February 13, 2019). See also CarrieLyn D. Guymon (ed.), *Digest of US Practice in International Law 2014*, Office of the Legal Advisor, United States Department of State, pp. 516-520, <https://www.state.gov/documents/organization/244504.pdf> (last visited February 13, 2019).

③ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 267. 作者认为，美军将此次挑战行动提前透露给媒体，事实上给予了中国政府“事先通知”——这显然有违美国从不承认“事先通知限制”的一贯做法。此外，作者还批评美国国防部官员承认的美舰在通过中国岛礁邻近海域时关闭火控雷达的做法，认为对于不产生领海的低潮高地，军舰在通行时没必要遵循“无害通过”的惯常做法。

会”。对于紧随其后于2015年12月初发生的美军B-52战略轰炸机飞临中国南沙群岛的华阳礁2海里的事件，作者再次批评美国国防部官员将事件定性为战机因天气原因“误入”，实际上等于默认了中国对该岛礁的领土主权。^①而在该章末尾，作者在充分肯定美国海军增加了在南海开展“航行自由行动”频次的积极意义的同时，再次强调整个2016年美军行动的缺点在于，隐含地承认了中国对于相关岛礁的领土主权。^②最后，作者表扬了新上台的特朗普当局在南沙群岛美济礁所开展的“航行自由行动”，并称这是“正确的”挑战，美国应在南海持续开展这类行动。^③

第三，以所谓的“南海仲裁案”裁决为依托，为美国当局在今后的中美海洋法论争中占据法理和舆论高地造势。笔者发现，在“中国特色的航行自由”这一章的最后一个部分，两位作者多次援引2016年7月12日的“南海仲裁案”裁决，^④为美国海军在南海开展的“航行自由行动”做背书。例如，在谈到中国在南海的历史性权利时，作者援引裁决，认为中国的历史性海洋权利理论“已为裁决所推翻”。^⑤又如，作者援引裁决中关于中国占据的南沙群岛部分岛礁的自然属性的判定，作出了“这些判定结果对美国和其他国家具有重大意义”的结论，^⑥并反复提及美济礁、渚碧礁是低潮高地，因此不产生潜在的领海，而美国军舰穿越这些低潮高地时也就享有“国际水域的航行自由”，无须遵守无害通过的规定，且世界各国的飞机均有权自由飞越美济礁上空。^⑦这些论述，证明作者不遗余力地运用“南海仲裁案”裁决，以裁决作为美国在南海开展“航行自由行动”的现成法理依据，试图为美国占据海洋法论争中的舆论高地。

通读“中国特色的航行自由”这一章，笔者还发现该章的内容至少存在以下几点值得批判之处。

第一，作者对于“南海撞机事件”、“鲍迪奇”号事件、“无瑕”号事件等中美冲突事件的叙述，完全站在美国官方的角度，并不是以学者身份客观、公正、中立地重现中美争议事件的细节。这种非客观、非中立的特点，主要体现在两个方面：一方面，作者引用的描述冲突事件细节的新闻来源，几乎无一例外地都是来自美国本土的媒体，如美国有线电视新闻网（Cable News Network, CNN）、福克斯新闻、《纽约时报》以及《华盛顿邮报》等，以及美方某些学者的叙述。^⑧实际上，关于相关事件的报道，中国官方媒体以及全球其他主流媒体的报道也不少见，但作者却刻意避免引用中国媒体及第三方国家的媒体报道。甚至连其引用目睹撞机事件经过的中国飞行员的证词都来自美国学者的论文，而非中国方面或第三方的报道。^⑨这种做法存在轻信“一面之词”的瑕疵。另一方面，作者在叙述这些事件时，用词上明显、刻意地贬低中国，并单方面归咎于中国。例如对于“南海撞机事件”，作者声称是中国战机的拦截行为“点燃”（ignite）了中美之间关于军机在“国际空域”适用法律制度问题的争议，^⑩而对美国方面刻意挑衅、无视警告则只字不提。对于

① James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 269.

② James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, pp. 269–270.

③ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 270.

④ See *The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China)*, Award of 12 July 2016.

⑤ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 265.

⑥ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 265.

⑦ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, pp. 267–270.

⑧ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, pp. 352–257.

⑨ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, pp. 250–251, p. 352.

⑩ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 247.

中国国防部方面多次重申南海航行自由不受影响的表态，作者用“毫无意义”（pointless）予以批判。^① 这种表述显然没有体现客观、公正与必要的学术中立性，使得该章关于中美摩擦争议事件的叙述俨然变成了美国某些媒体单方面报道的翻版，其可信度与参考价值大打折扣。

第二，作者批判中国立场的主观色彩浓厚，用词带有情绪化偏见。这种情况具体体现在两个方面：一方面，作者频频给中国在同美国进行海洋法论争中的某些具体做法扣以“不合法”的“帽子”。例如，对于中国军机在本国专属经济区上空监视并阻止美军机开展侦察活动的正当行动，冠以“行为不端”（misbehavior），^② 另一方面，对中国政府笼统地扣上“不接受、不遵守”国际法的帽子。例如，作者对于中国一贯主张的“他国在专属经济区的军事活动不符合国际法”的立场，武断地声称中国对于国际法的适用采取“你我有别”的双重标准。^③ 对于中国自民国时期就长期公开主张的南海“断续线”，也冠以“胆大妄为”（audacious）。对于中国政府未予澄清在该书作者主观看来无任何国际法意义的“邻近水域”“相关水域”等术语的情况时，又批判中国政府的不作为是一种“恫吓”（intimidate）、“恐吓”（cow）周边邻国的行为。然而，对于这些动不动就给中国扣上各种“帽子”的论断，作者未经过严谨、科学的法律论证。这就严重地削弱了相关论断的可信度和说服力，更不用说让中国和世界上的其他国家接受或认可作者的看法和态度了。

第三，作者对于有关南海海洋权利的某些国际法分析存在若干重大的法理瑕疵。如果说前两点问题体现的是两位作者固有的“美式偏见”，那么法理分析上的瑕疵则体现出他们在国际法理论基本功上的致命缺陷。笔者发现，这种法理瑕疵主要有两点。第一点，是该书作者自创的所谓“争议领土无海洋权利”的论断。^④ 该书作者的逻辑是这样的：首先，在假定美济礁是自然形成的岛屿的前提下，指出即便如此美济礁也无法拥有领海，“除非它的领土主权权源得以确定”。^⑤ 作者认为：

领土主权权源可通过谈判、仲裁、司法判决等方式得以确定，但仅仅提出领土主权的声索并不产生合法的主权。……领海是一国国家主权运作的体现，除非主权得到合法确立，否则不存在领海。^⑥

也即，作者认为领海的存在是以一国拥有确定的领土主权为前提。作者进一步提出：

在任何情况下，海域只能藉由国家对陆地施加主权才得以确立。但是，南海各个地物的领土主权问题并未解决。因此，在这些地物的领土主权问题得到最终解决以前，任何国家都

① James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 261.

② James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 257.

③ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 258.

④ 卡拉斯卡曾在前文提到的美国华盛顿智库战略与国际研究中心下属的“亚洲海事透明倡议”（Asia Maritime Transparency Initiative）网站发表博客文章，阐述此观点的最初版本，声称鉴于美国不承认中国对相关地物的领土主权主张，美国可将这些地物视为无主地（terra nullius），从而在地物附近海域开展归属于公海自由的军事演习活动。See James Kraska, “The Legal Rationale for Going inside 12”, *Asia Maritime Transparency Initiative*, September 11, 2015, <https://amti.csis.org/the-legal-rationale-for-going-inside-12/> (last visited January 9, 2019).

⑤ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 268.

⑥ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 268.

无法对这些地物确立海域权利。^①

笔者认为,虽然“陆地决定海洋”早已成为国际海洋法上公认的原则,^②但是国际海洋法和一般国际法上从未否定一国对主权存在争议的岛礁主张或宣告拥有海域的权利。正如国际社会所熟知的,目前世界上仍有诸多岛礁的领土主权归属存在争议,^③但这些争端当事国往往各自单方面地主张、宣告岛礁周围的领海、毗连区、专属经济区、大陆架。国际法实践也早已证明,诸多国际海域划界争端是连带陆地领土主权争端一同予以解决的。^④假如按照该书作者的论断,那么广为人知的阿根廷与英国之间两国对于马尔维纳斯群岛(福克兰群岛)主权存在争议是否也就意味着两国对马尔维纳斯群岛(福克兰群岛)各自主张的领海、专属经济区、大陆架都是无效的呢?显然这是不符合各国实践的。

作者在国际法分析上的第二个重大瑕疵在于其提出的“无基线即无领海”(without baselines, there can be no territorial sea)^⑤的论断。作者认为,根据《联合国海洋法公约》第三条的规定,领海是由基线起量的。因此没有划定基线,就不存在领海。初看此观点并未有错。但仔细推敲不难发现,即便是未明确地公布基点、划定基线,并不意味着沿海国失去了潜在的领海主张的权利。

一国完全可以先通过国内立法确定基线形式,再逐步具体划定基线。例如英国在20世纪60年代才划定其基线,但迟至2001年才标示出了它的一些海外领地的基线。^⑥这并不意味着英国在20世纪60年代以前“不存在领海”,也不意味着英国的海外领地在2001年以前“不存在领海”。

又如我国早在1992年《中华人民共和国领海及毗连区法》中就明确规定了我国采取直线基线制度,并规定了我国领海的最大宽度为12海里。^⑦在1996年5月15日的《中华人民共和国政府关于中华人民共和国领海基线的声明》中,我国划定了大陆部分基线及西沙群岛领海基线,同时又明确提到,“中华人民共和国政府将再行宣布中华人民共和国其余领海基线”。这就表明我国保留进一步划定基线、确定未划基线的岛礁周边领海的权利。随后,我国又于2012年9月10日公布了钓鱼岛及其附属岛屿的领海基线。^⑧虽然目前我国尚未公布包括南沙群岛、中沙群岛(含黄岩岛)在内的其他岛礁地物的领海基线,但这并不意味着这些海域不存在潜在的领海。

值得注意的是,美国官方实际上也是承认我国在南沙群岛某些地物周围是存在潜在的12海里领海的。例如,在2018年1月17日发生的美舰“霍珀”号(USS Hopper)开展的“航行自由行动”之后,两位美国官员确认“霍珀”号“驶入了黄岩岛12海里以内”,并声称该行动是符

① James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 268.

② See *North Sea Continental Shelf Case (Germany v. Denmark)*, Merits, Judgement, 1969 *ICJ Reports* 3, p. 51, para. 96; *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)*, Merits, Judgement, 2001 *ICJ Reports* 40, p. 97, para. 185.

③ 目前世界上存在的典型岛礁领土主权争端列举,见〔澳〕维克托·普雷斯科特、克莱夫·斯科菲尔德:《世界海洋政治边界》(第二版),吴继陆、张海文译,海洋出版社2014年版,第179—189页。

④ 如“卡塔尔/巴林案”(2001)、“尼加拉瓜/哥伦比亚案”(2012)等。See *Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)*, Merits, Judgement, 2001 *ICJ Reports* 40; *Territorial and Maritime Dispute Case (Nicaragua v. Columbia)*, Judgement, 2012 *ICJ Reports* 624.

⑤ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 268.

⑥ 维克托·普雷斯科特、克莱夫·斯科菲尔德著:《世界海洋政治边界》,第69页。

⑦ 《中华人民共和国领海及毗连区法》第三条。

⑧ 见《中华人民共和国政府关于钓鱼岛及其附属岛屿领海基线的声明》。

合国际法的“无害通过”行为。^①类似的，在2018年9月30日美舰“迪凯特”号（USS Decatur）进入我国南沙群岛赤瓜礁、南薰礁12海里之内开展“航行自由行动”之后，多家外国媒体披露的细节中确认了美舰在回应驱离的中国军舰时声称“我舰正在进行无害通过”。^②众所周知，我国至今未对中沙群岛的黄岩岛、南沙群岛的赤瓜礁和南薰礁划设基线。按照卡拉斯卡和佩德罗佐这两位作者的论断，这三个岛礁既然未有基线，“理应”不存在领海。既然不存在领海，也就不存在无害通过权。可是，事实上美舰方面认为在相关海域进行的正是无害通过。这就足以证明两位作者的论断是站不住脚的，其观点甚至与美国官方做法也自相矛盾。

最后值得一提的是，笔者还发现该书作者对于有关事实问题进行了错误的叙述：对于2015年10月27日发生的“拉森”号事件，该书作者先是提到了该舰经过了包括渚碧礁在内的五个地物，但未提及美济礁。^③但在此后的分析中该书作者却提到“拉森”号经过了美济礁。^④实际上，目前没有资料或报道表明当时“拉森”号经过了美济礁。^⑤这一事实叙述错误从侧面反映出作者的不严谨。

三 结论：“美国之声”绝非是对国际法的客观解读

通过上文对于《海洋自由》第十一章“中国特色的航行自由”的分析，可以发现：两位作者在这一章内对于中美海洋法论争中的焦点争议、冲突事件的大篇幅叙述、分析、论证以及批判，无外乎是为了单方面地宣扬和表达“美国之声”，绝非客观、公正、严谨地运用国际法（特别是国际海洋法的原理）解读中美海洋法论争。这也使得作者表达的“美国之声”无法成为正确解读国际法的权威资料，最多只是“一家之言”而已。

实际上，两位作者在《海洋自由》全书“前言”的开篇段落中就已毫不掩饰地向读者表达道：“本书的写作目的在于使美国国内的领导人和其他国家的领导人理解海洋自由对于美国的经济繁荣和战略安全的核心意义”。^⑥这种特定的目的使得包括“中国特色的航行自由”这一章在内的《海洋自由》全书都充斥着浓烈的“美国霸权”的色彩。纵览“中国特色的航行自由”这一章，两位作者也确实是以美国官方立场、时而也以作者本人对于航行自由的见解，取代客观、公正、严谨的国际法解读。这一具有显著局限性的特点使得《海洋自由》一书的学术价值大打

① “China Says U.S. Warship Violated Its South China Sea Sovereignty”, Reuters, January 20, 2018, <https://www.reuters.com/article/us-china-us-sovereignty/china-accuses-u-s-warship-of-violating-its-sovereignty-idUSKBN1F9088> (last visited January 5, 2019).

② “Exclusive Details and Footage Emerge of Near Collision between Warships in South China Sea”, South China Morning Post, Nov. 4, 2018, <https://www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2171596/exclusive-details-and-footage-emerge-near-collision-between> (last visited January 5, 2019); See also, “Chinese Warship Warned USS Decatur It would ‘Suffer Consequences’ during Near-Collision in South China Sea”, Fox News, Nov 5, 2018, <https://www.foxnews.com/world/chinese-warship-warned-uss-decatur-it-would-suffer-consequences-for-passing-through-south-china-sea> (last visited January 5, 2019).

③ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, p. 267.

④ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, pp. 267–268.

⑤ Eleanor Freund, “Freedom of Navigation in the South China Sea: A Practical Guide”, p. 27, <http://www.belfercenter.org/sites/default/files/files/publication/SCS%20Report%20-%20web.pdf> (last visited January 5, 2019).

⑥ James Kraska and Raul Pedrozo, *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation*, “Preface”, p. xi.

折扣,使得该书与几乎同名的国际法经典——雨果·格劳秀斯(Hugo Grotius)的《论海洋自由》(*The Freedom of the Seas*)^①根本无法相提并论。

当然,鉴于目前中美海洋法论争呈现愈演愈烈之状况,^②笔者仍然建议我国从事国际法、特别是国际海洋法研究的学者应重视《海洋自由》该书、重视第十一章“中国特色的航行自由”。正所谓“知己知彼,百战不殆”。研读、分析并批判该书、该章,不仅有利于我国学者熟悉美方观点和立场,在今后同美国学者进行“论战”时做足准备,也有利于我国学者为我国政府出谋划策,制定反制美国近年来在我国南海持续开展的“航行自由行动”的有效应对策略和措施。

The “Voice of America” for the Sino-US “Maritime Legal Debate”: Analysis and Commentary on “Freedom of Navigation with Chinese Characteristics” in *The Free Sea*: *The American Fight for Freedom of Navigation*

Bao Yinan

Abstract: *The Free Sea: The American Fight for Freedom of Navigation* is the latest publication written by US scholars with official background who endeavour to support the US “Freedom of Navigation Operations”. Chapter 11 of the book, titled “Freedom of Navigation with Chinese Characteristics”, provides a concise yet comprehensive account on the highlighted controversies and well-publicized incidents in the Sino-US “maritime legal debate”. The chapter targets at the Chinese official stance and its practice, criticized them harshly. The present commentary provides a brief yet insightful analysis of the content and significance of this chapter, revealing the critical flaws in the legal reasoning of the authors. By doing so, this commentary draws a conclusion that the chapter merely reflects the lop-sided “voice of America” from the US scholars, and the biased analysis and prejudiced criticism on the Chinese practice are by no means helpful, authoritative or valuable for those who intends to research relevant international law issues in the ongoing Sino-US “maritime legal debate”.

Keywords: Sino-US “Maritime Legal Debate”, Freedom of Navigation Operations, “Voice of America”

(责任编辑:何田田)

① Hugo Grotius, *The Freedom of the Seas, or the Right Which Belongs to the Dutch to take part in the East Indian Trade*, Translated by Ralph Van Deman Magoffin, Edited by James Brown Scott (New York: Oxford University Press, 1916); 中译版见:〔荷〕雨果·格劳秀斯:《论海洋自由或荷兰参与东印度贸易的权利》,马忠法译,上海人民出版社2013年版。

② 2019年1月7日,美舰“麦克坎贝尔”号导弹驱逐舰擅闯我国西沙群岛领海,揭开了2019年美国海军挑战我国南海海洋权利主张的“航行自由行动”的序幕。See “U. S. Navy Ship Sails in Disputed South China Sea amid Trade Talks with Beijing”, *Reuters*, January 7, 2019, <https://www.reuters.com/article/us-usa-trade-china-southchinesea/u-s-navy-ship-sails-in-disputed-south-china-sea-amid-trade-talks-with-beijing-idUSKCN1P10DS> (last visited January 5, 2019). 2019年2月11日,美舰“斯普鲁恩斯”号和“普布雷尔”号导弹驱逐舰未经中国政府许可,擅自进入中国南沙群岛仁爱礁和美济礁邻近海域。See “Two U. S. Guided-Missile Destroyers Conduct FONOP Past Mischief Reef in South China Sea”, *USNI News*, February 11, 2019, <https://news.usni.org/2019/02/11/41017> (last visited February 14, 2019).