



國際關係

在「國際(泛)領域暨議題+至少15個核心元素」之下的吊詭

教授 俞劍鴻

提 要

本文應用國際regimes這個理論，來貫穿以及描述、解釋和推論，在冷戰期間和非冷戰期間的四個個案，例如臺灣海峽中線以東和以西的吊詭(paradox)以及遼寧號航空母艦事件的吊詭，讀者將十足地體會到，每個個案中都有吊詭這種現象的存在，也會打破或者顛覆一般人的理所當然的想法或者做法，也就是每個人、國家和國際組織是自私的；換言之，只要任何一個regime在100%地運作，其結果是剛好相反。

關鍵詞：國際(泛)領域暨議題、國際regimes、吊詭、臺灣、大陸

壹、前言

美國學者Stephen D. Krasner將「regimes」視為介於中間的變數(intervening variable)，^{【註1】}在他1983年編輯的「International Regimes」一書中提到他所下的定義：「regimes可被定義為國際關係的場合裡參與者所期望與達成的明示或暗示的原則、規範、標準/規則與決策程序。」在此一架構下，作為組成一部分的「原則(principles)」被定義為真實、原因與後果和公正；「規範(norms)」指的是根據權利與義務訂立的行為標準；「標準(rules)」則是指特定的規定或對某些行為

註1 Dependent variable 為依賴變數。



的禁止；「決策程序(decision-making procedures)」為形成與實踐集體決策的方式。

筆者自1999年3月開始涉獵有關國際regimes的專書，專書論文和學術期刊論文之後，我提出了我有別於Krasner的研究方法，亦即我認為說我們要把regime作為一個獨立變數(independent variable)並且運用機制(mechanisms)和措施(measures)來支撐每個在我們人類內心(heart)及浮現、記掛著或者閃過於腦海(mind)^{【註2】}的regime，因為是先有國際regimes才有機制和措施的，每個regime是與人類、瀕臨絕種的動物例如熊貓、島嶼和來自外太空的物體例如小行星(asteroid)有關。2008年12月，就國際regimes下了一個我的英文定義：「A set (or sets) of at least 15 core elements/features/criteria (including those four as mentioned by Krasner) in the context of (fragmented) issue-area, (fragmented) issue-areas, and issue-regimes。」中文的翻譯為：「每個regime是一套(或多套)以至少15個(含Krasner所提到的4個在內)與[(零碎的)議題-area]、[(零碎的)議題-areas]，以及[議題-regimes]脫離不了關係的核心元素(core elements)所形成的組合。」^{【註3】}，又弔詭[paradox(es)]亦稱為悖論或者詭局，對筆者而言，是指與直覺相反或者違背直覺的「似非而是」^{【註4】}例如：一般人下意識(subconsciously)地會說人類之間的相處不可能出現無私這種現象，然而，一旦浮出和更加重要的是能夠100%維持(maintain)和永遠持續經營(sustain)國際regimes的成功就會出現無私、付出等等的現象，^{【註5】}所得出的結果和意義就是共善(common good)。

2006年7月，筆者開始使用「國際(泛)領域暨議題+至少15個核心元素(簡稱國際regimes)」這個翻譯。有那些核心元素呢？例如100%正面的(positive nature)；泛(pan-)；吾人都是站在一邊的(we are on the same side)；我為人人、人人為我(one for all and all for one)；一個以社會群體為中心或者社群利害一致的安排(community-centered arrangement)合作(cooperation)；協作(coordination)；避免出現相互傷害之結果(avoidance of mutually damaging outcomes)；^{【註6】}沒有權力鬥爭之現象(no power struggles)；透明(transparency)；可以降低世界上的無政府

註2 在心上擱下。

註3 就國際(泛)領域暨議題 + 至少15個核心元素 (international regimes)，一般的說法為：Each regime has to do with an issue in a given area of international relations。參閱 Peter Kien-hong YU, *International Governance and Regimes* (London: Routledge, 2012)，頁14。

註4 「悖論」(2013年10月9日)，2014年1月25日下載，《維基百科自由的百科全書》，<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%82%96%E8%AE%BA>。

註5 我的學生林練雄就國際 regimes 的翻譯為國際無私與付出。

註6 John Vogler, *The Global Commons: A Regime Analysis* (New York: John Wiley & Sons, 1995), p.18.



狀態、緊張情勢、(科學與技術上的)不確定性以及不信任感[can mitigate anarchy, tension, (scientific) uncertainty, and mistrust]等等。本文應用國際regimes這個理論來貫穿以及描述、解釋和推論，在冷戰期間(從第二次世界大戰結束到1991年12月蘇聯的解體)^{【註7】}和非冷戰期間(含後冷戰期間)的四個個案，讀者將十足地體會到每個個案中都有弔詭這個現象的存在。

貳、四個個案

一、第一個個案：臺灣海峽中線以東和以西的弔詭

1949年12月，臺北市成為中華民國的臨時首都或者中央政府的所在地，1954年12月，我國的外交部長與美國的國務卿在華府簽署了「中美共同防禦條約」，條約第六條，就中華民國做了一個界定，是應該只指臺灣與澎湖群島；換言之，美國並沒有義務協助我國來防衛外島，例如金門、馬祖和太平島。就這樣，臺灣海峽於1955年6月之後的不久似乎浮出一條中線(有別於國際法用語median line的centerline)，以東為我國的管轄範圍，而以西則為中國共產黨的管轄海域與天空。

在那個年代，基於面對美國製造兩個中國或者一個中國、一個臺灣的陽謀，北京對臺北進行了不少砲戰，其中以93戰役在臺海823戰役(又稱第二次臺灣海峽危機)之前為最大(又稱第一次臺灣海峽危機)。1954年9月3日，廈門方面向金門方面發動了突然砲擊，對後者造成一定的損失，四年不到的光景，為了測試當時為總統的蔣中正是否仍然堅持一個中國的原則，臺海823戰役由中共的中國人民共軍發起，砲轟金門及其周邊地區至10月5日，一共44天。

中共指責美國協助老蔣總統「劃峽而治」也不是沒有道理，自從六國一統，華夏歷史便一直處在天無二日的輪迴(cycle)之中。蔣也只講一個中國，對他而言，一個正統的中國就是中華民國，易言之；在他眼中，「天無二日、民無二王」，不過，1949年4月，張治中、邵力子、章士釗等人為和平談判代表，他們赴北平與中共談判，被蔣信任的白崇禧上將在和談代表團北上時，曾商量，決定一項被中共一口拒絕的「劃江分治」方案，提出全國都將在以中共為領導的聯合政府之下，但是共軍不必渡過在中國和亞洲的第一長河、世界第三長河，也就是說長江以南，由中國國民黨軍駐守與防衛，兩軍「就地停戰」「劃江而治」^{【註8】}。

註7 有些學者認為是1989年底。



筆者在1980年代中期，參與了由學者楊日旭所主持的中華民國國防部的「旭光計畫」之後不久，研究團隊就被問到說，如果劃定了海峽中線，如何解釋說我們仍然擁有金、馬？當時，無一人能夠回應這個尖銳的問題。

海峽中線的實際地理座標，直至2004年5月，時任中華民國國防部部長李傑，才在記者會上透露有關先由我國海軍所劃定的數據為：北從26° 0' N，121° 23' E(甲點)至24° 50' N，119° 59' E(乙點)再南至23° 17' N，117° 51' E(丙點)，所連結的一條呈東北-西南走向的圓弧形^{【註9】}。之前有美國的黑人空軍准將Benjamin O. Davis, Jr.於1955年6月到任^{【註10】}之後，不久推出的海峽中線這個「假想界線」，大陸的唐樹備證實說，1990年代初，兩岸中國的一些幕僚及學者們建議，由臺灣地區的航運業鉅子張榮發提供一艘船，以便讓當時的臺北與北京的領導人，搭乘直升機同時降落在那艘停泊在海峽中線的船，以示平等^{【註11】}。就是否答應大陸所提出的要求也就是開闢海峽中線飛行航線，我們要看2009年4月的「海峽兩岸空運補充協議」，第一條有這樣的規定：「飛行航路：雙方同意在臺灣海峽北線航路的基礎上開通南線和第二條北線雙向直達航路，並繼續磋商開通其他更便捷的新航路」。

我方的如意算盤，就是中線以東由我們來治理，而以西則由中共來管理，問題是如何化解邏輯上的不通順？換言之，我們必須要先說服自己，才能夠進一步地說服對方，不能夠說100%的好處都由單方面也就是我方享有，1991年2月的國家統一綱領提到對等(reciprocal)之後，我方也一再提醒中共，另外一個概念，也就是平等(equality; parity)，例如時任行政院長蕭萬長，於1998年9月強調檢討、調整「戒急用忍」政策的前提是「中共消除對我敵意，結束敵對狀態並存，尊重兩岸對等分治，以平等互惠對待我，不再阻擋我方在

註8 「周恩來評白崇禧：有指揮才能 無政治遠見」(2012年5月20日)，2014年1月26日下載，《多維新聞》，<http://history.dnews.com/big5/news/2012-05-20/58738723-all.html>。

註9 「海峽中線(又稱戴維斯線)」(2008年7月24日)，2013年1月25日下載，《痞客邦PIXNET》，<http://sunpony-boy.pixnet.net/blog/post/227285060-%E6%B5%B7%E5%B3%BD%E4%B8%AD%E7%B7%9A%E7%BC%88%E5%8F%88%E7%A8%B1%E7%BC%9A%E6%88%B4%E7%B6%AD%E6%96%AF%E7%B7%9A%E7%BC%89>。

「海峽中線」(2013年11月28日)，2013年1月25日下載，《維基百科自由的百科全書》<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%B5%B7%E5%B3%BD%E4%B8%AD%E7%B7%9A>。

註10 「The 'Best Kept Secret in the Air Force」(2011年9月24日)，2014年1月25日下載，《Taipei Air Station》，<http://taipeiairstation.blogspot.tw/2011/09/history-of-us-air-force-in-taiwan-part.html>。

Davis was the second student accepted by the West Point, and his father was the first。

註11 「上世紀90年代初：江澤民李登輝海上會談的設想」(2007年12月7日)，2012年2月12日下載，《臺海網》，http://msn.ifeng.com/12/200712/1207_1667_323770_1.shtml。



國際上的活動空間，臺商投資權益經過協議獲得確切保障而且不影響臺灣經濟穩定發展」^{【註12】}，大陸委員會主任委員王郁琦，在今年2月拜會大陸的國務院臺灣辦室處主任張志軍之前，強調說我方秉持必須符合對等、尊嚴的原則，一定會堅守政府的立場^{【註13】}。2014年2月，中共中央總書記習近平在釣魚臺國賓館對國國民黨榮譽主席連戰說：「我們願在一個中國框架內，同臺灣方面進行平等協商，作出合情合理安排。」^{【註14】}如果真的要對等與平等，北京不也可以提出一個非常有道理的要求，亦即讓它取得，例如由90座島嶼所組成的澎湖縣的其中兩個島嶼？

絕大部分的觀察家推出「默契(tacit agreement)」為理論來描述、解釋和推論雙方，特別是在冷戰期間的言語與行動，其實，更加接近事實的理論應該是國際regimes，當兩岸中國對立、矛盾和不相容時，這個理論能夠幫助我們解釋，為何我們的空軍和民用航空業者的飛機以及戰艦和私人輪船公司的船隻可以順利地到達金、馬兩地。2008年12月，當大三通正式實施時，每一方針對於對方都是抱著正面、透明化、合作等等的心態，自2001年1月啟動的小三通也是一樣，都具有國際regimes的層面。當然，從1949年10月到1978年12月31日，從大、小金門的角度來看，面對福建省例如曾經在中華民國軍隊手中的廈門市的飛行安全regime和海上航行安全regime肯定是脆弱的，隨時要回到原點再將之建構起來。

總之，是飛行安全regime和海上航行安全regime起了真正的作用，讓雙方和其他國家認識到說，只有維持和永遠持續經營特定的這兩個regimes，大家才能夠分別在金、馬那兩個區域的海上和空中得到100%的共同好處。

二、第二個個案：參與國際民間航空組織的弔詭

2013年7月，美國總統歐巴馬支持我國的臺灣地區參與擁有191個會員國的國際民間航空組織【International Civil Aviation Organization(ICAO)】三年一度的大會。我國朝野政黨立即感到振奮人心，而大陸地區的國務院臺灣辦公室則先潑冷水說，可透過兩岸中國務實協商，做出合情合理安排，「外國勢力的介入於事無補，只會讓事情變得複雜化」。

註12 「戒急用忍」(2014年1月5日)，2014年1月26日下載，《維基百科：自由的百科全書》<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%88%92%E6%80%A5%E7%94%A8%E5%BF%8D>。

註13 「王郁琦：王張會對等尊嚴」(2014年1月28日)，2014年1月28日下載，《聯合知識庫》，<http://udn.com/NEWS/MAINLAND/MAIN1/8454611.shtml>。

註14 「習近平」(2014年2月18日)，2014年1月19日下載，《BBC中文網》，http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/china/2014/02/140218_xi_lian_meeting.shtml。



同年9月11日，ICAO致函邀請我國交通部民用航空局長沈啟，以「理事會主席特邀貴賓身分(guests of the president of the ICAO Council/as my guests)」^{【註15】}，率團以「中華臺北/Chinese Taipei Civil Aeronautics Administration」名稱參加^{【註16】}。

筆者多次指出，兩岸中國的官方和民間團體加上學者，對以下非常抽象的「國際regimes概念」一知半解，也因為如此，各方人馬扭曲了全部的樣貌，在搞轉移注意力的事情(red herring或者skirting the real issue)，例如跟本沒有必要對美國說聲謝謝，因為美國巴不得全世界擁有飛機的國家(和公司)出錢和出力來維持和永遠持續經營一個飛行安全/flight safety regime；而沈也不必到了加拿大說：「讓ICAO知道，少了中華民國不可以、不可能，也是不行的。」^{【註17】}ICAO也絕對樂意看到臺灣地區與國際飛安發展的縫隙被填補了。的確，於同年9月24日，ICAO的一位外國籍顧問表示說，^{【註18】}ICAO的任務在訂定飛機航行的運作和技術標準，目前大約有10,000個標準，所有會員國都簽署同意落實相關標準；如果不願意或無法執行，必須提出異議，並說明如何確保安全。這位顧問也說，所有飛航相關規定的標準都由ICAO理事會經由共識決定，19位理事會成員不代表單一國家，而是來自世界各地的專家，經過討論後做出決定。

當我們探討某一個在國際社會的regime之際，必須要先問：什麼樣的議題(issue)，緊接著在那裡[領域/範疇/空間/範圍/區域/地方(area)]？對民間航空(和非民間航空)而言，一個非常重要的議題就是飛行安全，亦即時常閃過我們心中和腦海被記掛著的就是飛行安全regime。

註15 我國政府原來規劃的是「觀察員」，根據ICAO章程規定，觀察員有兩類，一是非締約國，另一個是其他國際組織。我國要以非締約國方式成為觀察員，ICAO的會員國還沒有一致性共識。我國以「特邀貴賓」身分參與ICAO大會，與「觀察員」受到的待遇完全一樣，雖都不能在大會中發言，但可參加大會期間的各項會議。

註16 對照世衛組織(World Health Organization(WHO))先前邀請我國衛生署參加世衛大會，寫法是「Department of Health, Chinese Taipei」，是「中華臺北衛生署」。民主進步黨立法委員管碧玲的翻譯為「中國的臺北民航局」。

「參與ICAO名稱管碧玲質疑降格 學者譏「土」」，2013年9月21日下載，《聯合新聞網》，<http://udn.com/NEWS/NATIONAL/NAT1/8175903.shtml#ixzz2fTrphrvj>。

註17 「睽違42年-沈啟：要讓ICAO知道-少了中華民國不可以」(2013年9月24日)，2013年9月25日下載，《中時電子報》，<http://www.chinatimes.com/realtimenews/睽違42年-沈啟：要讓ICAO知道-少了中華民國不可以-20130924001952-260407>。

2013年12月6日，她來到了國立金門大學演講，她提到海峽中線和金門與馬祖，我告訴她說可以套用 flight safety regime 來化解這個矛盾；也就是說中華民國可以治理海峽以東的海域和飛行領域/airspace也同時可以治理金馬。

註18 「重返ICAO 民航局：臺絕沒提供資料給陸」，2013年9月25日下載，《聯合新聞網》，<http://udn.com/NEWS/NATIONAL/NAT5/8183920.shtml#ixzz2frJWn9OU>。



ICAO是在1947年4月成立的，主要的目的就是要時時刻刻地維持和永遠持續經營特定的飛安regime。其實，當人類於1903年12月嘗試飛行第一架飛機之前後，就浮現出飛安regime了，這是基於人類的認知(perception)和其它本能。

事故在那裡都有可能發生，不論先進的還是落後的地方。由於這個原因，世界上的每個人、每個國家的朝野以及國際組織都要秉持正面、透明化、合作等等核心元素來面對和解決這個飛安棘手議題，所得出的(預期)結果就是對所有人類以及國家和公司有100%的共同好處。今天是如此；如果一萬年以後還有同樣的regime的話，也是一樣。從這個角度來看，當我們得知是大陸向ICAO理事會主席建議邀請臺灣出席之際^{【註19】}就符合這段文字的上述邏輯。

我國民航局所管轄的「臺北飛航情報區」[(Taipei Flight Information Region (FIR)]內空域，就涵蓋18萬平方哩，鄰接福岡、馬尼拉、香港及上海4個飛航情報區，位於日本、菲律賓間，臨接中國大陸東南沿海。又臺灣地區的上空每年有一百多萬架次飛機通過十四條國際航線。故，我方依照上述元素在每架飛機飛越我方上空之前、後時就會主動地提供有關飛安的資訊與協助。

問題是，每個regime都是脆弱的，時常要回到原點，亦即要被重新建構起來。畢竟，每個國家、公司或者國際組織是由人類這種政治動物掌握和控制的。隸屬聯合國的ICAO也不例外，一下子，中華民國是創始會員國，另一下子，我國於1971年11月被大陸地區取代了。現在，北京當局終於讓我們以特殊身分重新返回這個組織。簡言之，ICAO具有regimes層面和非regimes層面。後者包括摩擦、排擠、內耗等等。我方必須要努力地提醒它國的代表說，我國是在飛安regime之下樂意的為大家服務。

須知，飛安regime和其他的國際regimes一樣，具有弔詭之處。此話的意思就是說，只要臺灣地區的上空和飛機場或者臺灣地區的飛機在其它地方發生了(空中)事故，非會員國的我國也會被ICAO關心與注意。肯定的是，不是ICAO會派專家來調查那個事故，就是我們會主動地提供詳細的報告，以避免類似事故再發生。

須知，在飛安regime之下，國家、國際法、海洋法、國內法、(殘餘)主權、民主、文化、面子、尊嚴、對話、會談、協商、談判、討價還價、兩岸特

註19 「外長：參與ICAO未受陸條件」(2013年9月25日)，2013年9月25日下載，《中央通訊社》，<http://www.cna.com.tw/News/aIPL/201309250158-1.aspx>。



色等等一定在那個時間點或者那一個時段100%的靠邊站，不管用。換言之，我們人類是利用國際法、國內法、國際組織等等，來維持和永遠持續經營飛安regime的。此話的意思就是說，當欠缺像是國際法這種治理工具時，我們也要有飛安regime。試問：一萬年前，或者1903年12月有國際航空法嗎？1919年10月，32個國家在巴黎簽署了第一部國際航空法條約，《空中航行管理公約》。

從以上所言，可以看出大陸地區的領導人物和發言人對國際regimes也是一知半解，不清楚說，每個regime是超越國界的，就像一旦加入了跨(或者泛)太平洋夥伴關係協定/[Trans Pacific Partnership Agreement (TPPA)]，每個國家就要讓出部分主權。^{【註20】}要不然，他們是故意的，擔心說雖然他們的心中和腦海存有飛安regime，但是一些霸權在搞國際政治時，會得到和這個regime無關的100%的好處，例如成功地把中國搞的四分五裂。因此，他們(刻意地)講了外行人的話，例如他們擔心臺灣地區的加入會造成『兩個中國』、『一個中國、一個臺灣』和「臺灣問題國際化」。所以，中國大陸外交部發言人洪磊，在同年9月13日表示說，有關Chinese Taipei在ICAO的安排下符合一個中國原則；總之，臺灣地區要努力地建構、參與和出錢與出力維持和永遠持續經營世界上的各式各樣的regimes，就能夠永遠享有國際空間。

三、第三個個案：打擊海盜的利他與利己的弔詭

2008年12月16日，聯合國的安全理事會，再度通過一個決議案，也就是要求有能力的國家和區域性組織，共同利用一年的時間來打擊在非洲亞丁灣、索馬里海域的海盜以及他們在海上所進行的武裝搶劫。

2008年12月28日，共軍的「武漢號」、「海口號」導彈驅逐艦和「微山湖號」綜合補給艦，組成護航支隊駛離了南海，於2009年1月6日在第一段文字所提到的海域首次展開護航任務。

那些作為或者行動是利他(亦即我為人人、人人為我)的，也就是相稱(comport with 或者accord with)國際regimes的15核心元素之一，吾人可以舉出一些重要例子，第一：二千多名海盜在亞丁灣、索馬里海域已經為非作歹了很多年並且變成了一大國際公共危害，故在190多個國家當中，有20多個國家

註20 Stephen D. Krasner, *Sovereignty: Organized Hypocrisy* (Princeton, N. J.: Princeton University Press, 1999)。Bruce Stokes of Global Economic Attitudes, Pew Research Center said: "... nations gave up their sovereignty the minute they decided to be part of the global economy." Cited in Borneo Post (Sarawak, Malaysia), July 18, 2013, p.B1。



願意馬上參與減少那些海盜的猖獗活動，例如從2008年4月到2009年1月，法國海軍突擊隊員多次建立功勞，抓到了57個海盜。不過，美國在2009年1月才表現地很極積，並且以美國海軍第五艦隊牽頭組織與建立新國際海軍部隊，才得以完成任務；而日本則拖到2009年3月下旬，才派遣兩艘擁有直升機的驅逐艦，以打擊海盜。第二：參與打擊海盜也是聯合國在世界各地維持與永遠持續經營和平的一環。1982年12月出爐的「聯合國海洋法公約」和1988年3月出臺的「制止危及海上航行安全非法行為公約」皆為法源依據，由於取得授權，大陸地區遠涉重洋護航得到了正當性，因而可以降低一些對北京戰略不了解的質疑和噪音。

利己的例子也不少，第一：元月14日晚上，共軍的「武漢號」進入一級戰鬥部署亦即最高戒備態勢，首次逼退尾隨大陸地區籍「天河號」的兩艘可疑小艇。第二：於元月17日，共軍的3艘軍艦在亞丁灣的不同海域，同時為6艘大陸地區籍的商船護航。第三：東京表明了它僅護航日本籍商船。2009年1月18日，馬來西亞的一位退休上將也很驕傲地說，大馬海軍也有在境外履行保護其國民以及國家利益的能力。

也有一些現象是屬於灰色地帶的，第一：嚴格的來說，對非海盜有利的行動就是對海盜不利，畢竟後者也還是人，享有最基本的人權的吃和喝；更何況自從1991年1月，土地貧瘠的索馬里持續戰爭與亂源，民不遘生，有誰真正的關心他們、改善他們的赤貧處境？第二：兩岸中國尚未在政治上統一。2009年1月12日，當共軍的護航編隊展開第二波的行動時，其對象首次為臺灣商船「宇善號」在內的4艘中、外船舶；由於臺灣地區的船隻被保護，大陸地區的傳播媒體就大幅度地報導、宣傳，其實站在利他角度，根本沒有必要這麼做，更何況「宇善號」是登記賴比瑞亞籍的權宜輪，屬於已經往生的王永慶集團海運旗下的船隻，租借給韓國業者運載輕油，算是外籍船隻罷了。第三：有的時候，打擊海盜的力量無法施展開來。2009年1月29日，「武漢號」成功地趕走了3艘圍堵一艘希臘籍商船的海盜快艇，同一天，在附近海域護航或者巡邏的印度、美國、英國、德國等多國直升機或者軍艦，卻無法阻止一艘被海盜劫持的運載液化石油氣等危險物品的德國籍運油船，看到海盜成功的持槍進入該商船的駕駛室之後，各國護衛艦不得不放棄解救行動，以免發生事故，而美國在2009年2月11日才首次抓獲了7名海盜。

從以上的歸納和分析，我們可以說多國聯手的護航行動摻雜了不同層面的利益，幾乎每個人憑直覺或者經驗會說，每個國家鐵定是自私的，可是從這次



大規模護航行動來看，答案是不見得。筆者反而認為說，社會科學中的利他理論像是國際regimes理論和「(昆蟲、鳥類等的)成群地移動或者飛行理論」(swarm theory)非常接近多國聯手打擊海盜這個非利己理論，換言之，不是每個國家均秉持著100%的國家利益至上。

總之，反海盜regime還需要一段時間才能夠100%的成功，之所以有這個弔詭，就是因為不先改善索馬里海盜老巢，也就是位於索馬里的亞邦特蘭省首府的海邊小城 Eyl 的經濟情況，深信這個東北部的海岸將在可預見的未來還是個海盜之鄉。

四、第四個個案：遼寧號航空母艦事件^{【註21】}的弔詭

遼寧艦的兩邊舷編號為16，是共軍海軍的第一艘可以搭載固定翼飛機的航空母艦。1985年12月，Varyag於烏克蘭建造時，遭逢蘇維埃社會主義共和國聯盟(簡稱蘇聯)崩潰、解體，建造工程因此而中斷，完成度則有68%。^{【註}



^{22】}1998年4年，大陸購

買了Varyag號，^{【註23】}於2002年3月抵達大連港。2005年4月，開始由共軍海軍繼續建造、改進，將其用於科學與研究、實驗及訓練用途。2012年9月，正式更名遼寧號。2013年9月，遼寧艦迎來交接入列一周年的日子並且在過去一年的時間，先后完成了艦載機連續起降、駐艦飛行、短距滑躍起飛等試驗。2013年11月26日，遼寧號航母艦及伴隨的4艘艦艇由青島某軍港出發並於兩天之後，首次穿過臺灣海峽中線以西並且進入南海海域。

註21 對美國軍方而言，先有 miscalculation 和 confrontation，才有 accidents (或者 mishaps)。

楊磊，「海軍少將：美艦強闖我航母內防區近似挑釁」(2013年12月17)，2014年1月28日下載，《國際在線》，<http://big5.cri.cn/gate/big5/gb.cri.cn/42071/2013/12/17/6611s4358908.htm>。

註22 「美巡洋艦南海監視遼寧號被中國軍艦截停險對撞」(2013年12月15日)，2014年1月27日下載，《人民網》，<http://military.people.com.cn/BIG5/n/2013/1215/c1011-23843744.html>。

註23 「Chinese aircraft carrier Liaoning」(2011年8月)，2014年1月27日下載，《Wikipedia》，http://en.wikipedia.org/wiki/Chinese_aircraft_carrier_Liaoning。



12月13日，美國太平洋艦隊主動(而非冷淡處理)發布聲明，公開險些和共軍軍艦相撞的事件。^{【註24】}原本要在2013年3月退役的考本斯號巡洋艦[USC Cowpens (CG-63)]^{【註25】}，於12月5日在南海一直盯梢、尾隨、騷擾遼寧號航母艦。^{【註26】}中方戰鬥群中的一艘作為輔助艦而非主力作戰艦艇的兩棲坦克登陸艦^{【註27】}隨即駛向考本斯號形成一個「海軍標準的反攔截戰術運動」^{【註28】}，美方表示雙方的軍艦距離太近，發出警告，共軍的軍艦不予理會，打算攔截、驅離對方。不但如此，它還迅速在美國巡洋艦的前面停住(stop)了，^{【註29】}兩船相距500碼(約為457米)時，考本斯號被逼迫而在最後關頭緊急停船並且轉向(face off)。在此期間，中國大陸、美國兩造軍艦之間的海上安全航行無線電子通訊一直暢通。

大陸海事局(Maritime Safety Administration of the People's Republic of China)的官方公報，很明確的對外宣布說，南海水域有大面積的禁航區；瓊航警0068南海自2013年12月3日1800時至2014年1月3日1800時，將在18-50N/111-30E、18-50N/111-56E、18-25N/111-56E及18-25N/111-30E等四點連線水域範圍內，進行軍事活動，禁止駛入。^{【註30】}但是，中華民族自1947年12月起，在南海有一條U型線，曾母暗沙是我國的最南端國門，兩者之間是否有矛盾？

答案是沒有，因為共軍的考量之一，就是要維持和永遠持續經營海上安全

註24 John Harper, 「Chinese Warship Nearly Collided with USS Cowpens」(2013年12月13日)，2014年1月27日下載，《Stars and Stripes》，<http://www.stripes.com/news/pacific/chinese-warship-nearly-collided-with-uss-cowpens-1.257478>。2014年4月，美國國防部長 Chuck Hagel作為外國人的第一位首次登上「遼寧艦」。

註25 「USS Cowpens (CG-63)」(2014年1月1日)，2014年1月27日下載，《Wikipedia》，[http://en.wikipedia.org/wiki/USS_Cowpens_\(CG-63\)](http://en.wikipedia.org/wiki/USS_Cowpens_(CG-63))。

註26 「美軍巡洋艦在南海一直盯梢中方航母和艦隊演習」(2013年12月16日)，2014年1月28日下載，《新浪軍事》，<http://mil.news.sina.com.cn/2013-12-16/0755755084.html>。

美國軍方認為，解放軍海軍是在 impede 和 harass 美國的巡洋艦，原文請參閱<http://www.stripes.com/news/pacific/chinese-warship-nearly-collided-with-uss-cowpens-1.257478>。

註27 It is a Chinese People's Liberation Army (PLA) Navy amphibious dock ship。

註28 我的學生于青雲的專業解釋(2014年1月18日)。

註29 「美媒稱美艦若碰撞中國坦克登陸艦吃虧大」(2013年12月14日)，2014年1月28日下載，《新浪軍事》，<http://mil.news.sina.com.cn/2013-12-14/1122754894.html>。

註30 英文為：「HN0068 SOUTH CHINA SEA MILITARY EXERCISES IN AREAS BOUNDED BY THE LINES JOINING 18-50N/111-30E, 18-50N/111-56E, 18-25N/111-56E AND 18-25N/111-30E FROM 031000UTC DEC 13 TO 031000UTC JAN 14. ENTERING PROHIBITED. HAINAN M.S.A.」。

「瓊航警0068」(2013年12月6日)，2014年1月22日下載，《中國海事局》，<http://www.msa.gov.cn/Notice/Notice/4dff182c-1511-40c9-a6bb-0dd19f98c2e6>。



航行regime。例如遵守和依循「國際海上避免碰撞規則公約(International Regulations for Preventing Collisions at Sea)」，事發當天，美國的巡洋艦進入了不該進入的大陸航母編隊的內層防禦區(inner zone)，一位軍事專家還指出以下的事實：一個典型的航母戰鬥群通常採取遠、中、近三層(layer)攻防火力配置，其中第一、第二層攻防主要用於對敵攻擊和保護整個航母編隊的安全，第三層則主要是戰鬥群內各作戰單元的自身防衛。以美國航母編隊為例，第一層外層防禦區通常距離航母185公里至400公里，第二層中層防禦區一般距母艦45公里至185公里，第三層內層防禦區防禦縱深距母艦0.1公里至45公里。美國航母戰鬥群要求保證500公里的絕對控制空中權，因此對任何試圖迫近的外國船艦和飛機及水下目標都會進行探測(detect)、鎖定、警告，乃至於攻擊。【註31】

不過，就整個事件，的確存在了一個弔詭，吾人知道說，美國的官員是首次於2014年2月在美國國會的聽證會很明確地不承認中方的U-型線的。2010年7月，時任美國國務卿的Hillary Rodham Clinton首次就亞洲提到海(洋)事(務)公共(或者共同)疆域(maritime commons)這個概念。她的意思就是說，中方在南海並不享有歷史性水域；易言之，那片海域是屬於國際社會的，因此，自己認為享有合法的(lawful)海上航行自由的考本斯號認定，險些相撞的位置乃國際海域(international waters)。

平心而論，承平時期，北京不必太在意考本斯號是否在監視遼寧號，畢竟，監視包括在那個指定的內層防禦區無所不在，美國不指揮與派遣那艘巡洋艦貼近大陸的航母，也會使用衛星來偵查與探測一些共軍的活動。其實，北京應該先公告把那片海域變成一個由它來主導的具有國際regimes層面的私立(privatized)海事公共疆域[有可能和例如專屬經濟海域(部分)重疊]，這就是一個弔詭之處。因為美國軍方必須要在那個可以被私有化的疆域內尊重私人公司、財產、遊戲規則等等，之後，大陸可以說服與集結世界各國的大、小軍艦到美國紐約港口或者洛杉磯港口的海外[有可能和例如專屬經濟海域(部分)重疊]，屆時，華府是否會主動地宣布說，其戰艦將不再航行到其他國家的海外例如專屬經濟海域呢？這就是另外一個弔詭之處。因為美國的海軍，在可預見的未來仍然足夠強大，故它說一個國家的海軍是可以航行在任何一個國家的專

註31 「美軍巡洋艦在南海一直盯梢中方航母和艦隊演習」(2013年12月16日)，2014年1月28日下載，《新浪軍事》，<http://mil.news.sina.com.cn/2013-12-16/0755755084.html>。



屬經濟海域，可是，當它看到絕大多數的敵對戰艦能夠航行到它的外海之際肯定會改口，因為強調(有別於具有regime層面的國際海域的)國際海域這個概念只會添加給它自己很多的壓力，因此乾脆不再當作藉口提出。^{【註32】}華府也會一再地提醒對方說雙方之間於2014年4月在美國、中共國防部長會談達成了七點共識，最具體、重要的是，雙方在建立《重大軍事行動相互通報機制(a mutual notification mechanism of major military activities)》，和《公海海域海空軍事安全行為準則(the standards of behaviors of air and sea safety on high sea)》兩具有互信層面的機制方面。2014年4月，在由中國大陸首次承辦的第14屆「西太平洋海軍論壇(Western Pacific Naval Symposium)」年會上，來自21成員國和3觀察員國，及申請成觀察員國的巴基斯坦等25國海軍領導人、代表正式通過最新但是在法理上非具有約束力、必須遵守(legally non-binding)的《海上意外相遇規則(Code for Unplanned Encounters at Sea)》。

參、結論

這個世界有很多和國際regimes相關的大、小議題，在某些areas浮出檯面，絕大多數的人會錯誤地認為說，每個人乃至於每個國家和國際組織是自私的，可是當每個regime一旦100%地運作起來時，會剛好是相反的，在維持和永遠持續經營特定的regime的過程當中，弔詭是會浮現出來的，也就是打破或者顛覆一般人的理所當然的想法或者做法。

作者簡介

教授 俞劍鴻

學歷：紐約大學政治學博士。經歷：國立中山大學教授、新加坡國立大學高級研究員、Swinburne University of Technology(澳大利亞)經理級正教授等。現職：國立金門大學一點理論研究中心/The One-dot Theory Center主任。

註32 2012年夏天，中國人民解放軍海軍首次在未預先通報的情況下，在美國海外屬地關島以及夏威夷州的專屬經濟區內，進行了海上情報收集行動。2013年6月，大陸首次在公開場合承認這個事實。「美國報告：中軍艦赴夏威夷搜集情報未先通報」(2013年6月24日)，2014年2月5日下載，〈中國評論新聞網〉，<http://hk.crntt.com/doc/1025/9/5/8/102595858.html?coluid=93&kindid=7492&docid=102595858>；美方認為這個離開美國加州舊金山2,400哩(miles)是挑釁的行為。「China Retaliates Against U.S. Naval Presence with Ships in Hawaiian Ships」，2014年1月5日下載，<http://goldsea.com/Text/index.php?id=14775>。