一次难忘的东海海上较量

——东海不明国籍沉船事件专项维权执法侧记

中国海监东海总队　刘振东

2001年12月22日，日本出动海上保安厅多条巡视船，将一艘不明国籍船只击沉于我国象山以东约300千米的我国专属经济区内，事后日方巡视船和飞机昼夜不间断地在沉船附近海域部署，分别对以沉船为中心的5海里和3海里半径范围的海域实施警戒和实际控制，派出潜水作业船进行水下探摸作业，并于2002年9月11日将其打捞出水。在此期间，日方在我方海上中国海监船舶、飞机进行监视和外交交涉的双重压力下，从最初的声称我国无管辖权，到2002年4月承认我国专属经济区的主权权利和管辖权，表示其海上活动服从中国海监的监管的重大转变。此次专项维权执法行动，不仅有效地维护了国家的尊严，同时也确立了中国海监在我国重大维权执法行动中代表中国政府履行政府职能的地位，并以此开创了由外交、海洋、军方组成的海上维权执法协调机制。

在这次长达九个多月的维权行动中，我们坚决执行上级“保持存在，体现管辖，确保安全”等各项指示，切实履行好对日方从沉船的水下探测到打捞的全过程的执法监管，圆满完成了上级交给的任务，展现了中国海监的风采，打了一个漂亮仗。我本人作为此次任务的海上编队指挥员，随船出海9航次69天，从第一次与日本海上保安厅巡视船碰面到最后的沉船打捞出水，都在现场第一线。270多个日夜，从调度指挥编队船只的海上行动，到安排对日喊话、监视，处置海上出现的各种情况，克服了各种困难，经受了严峻的考验，最终确保了海上行动船只的安全和任务的圆满完成，尽到了自己应尽的职责。在几次进京汇报工作时，得到了上级领导的充分肯定，并荣获三等功一次。如今，虽然已经过去了六年，但是那段难忘的时光却永远留在了记忆深处……

记得在第一次海监队伍海上大集结时，由于前无事例可借鉴，现场处置情况既复杂且敏感，我深知担任海上指挥员责任重大。首先要抓好内部组织工作，做到分工明确，职责清晰。在海监船上成立了指挥组、执法组、船舶安全组。指挥组由指挥员、支队领导、船领导、执法人员等组成；执法组由支队领导、执法人员、船上人员组成；船舶安全组由船长任组长。各组的职责和人员加以明确，在海上按各自的职责分工开展工作。指挥组每天傍晚召集会议，总结当天工作，布署次日的监视监管任务，在组织措施上保证了船舶安全和海上监视监管工作的紧张有序开展。同时考虑到兄弟海区总队都派出船只，为显示我海监力量，合理安排好兄弟海区总队的船只轮流进入日作业区进行拍摄取

证等工作。

在这次东海海上的力量对比上：日本海上保安厅出动的船只吨位大，动用了世界上最大的6500吨级的巡视船，而且装备精良，大多数巡视船都配备有直升机和武器装备，可以说装备十分精良；船只数量多，最多时一天同时有19艘船只在现场活动；飞机多，同一天同时出现6架。我方海监船吨位小，1000吨级居多；船舶数量少，最多时同时出现只有4艘；海监飞机只有1架。但是，令人深感欣慰与自豪的是，尽管双方力量如此悬殊，在上级的正确指挥和我们的周密组织、精心实施下，在这次与日方9个多月的监视与反监视的海上较量和周旋中，我们始终抢占先机，并取得了几次阶段性的重要胜利。

1.抓住失误，迫使道歉。在2002年1月中国海监49船与日船通话中，日方用语失实，谎称其进入我国专属经济区进行搜救活动是得到中国政府许可的，我们及时对日方的上述谎言进行录音取证，并马上上报北京。我外交部门对此向日方表示强烈不满，要求其迅速澄清事实并给予明确答复，后来日本外务省在查清事实后向我方道歉，并保证类似情况今后不再发生。这为我外交斗争争取了主动，赢得了先机。

2.抓住时机，突破警戒。4月17日至5月7日，日本开始正式潜水作业。在2002年4月中旬日潜水作业船到达后，当时日方设置的3海里警戒圈警备森严。按照预定方案，我海监船一般不进入3海里警戒区，不干扰其水下作业。5月1日，日方指挥船向我指挥船通报：在其潜水作业船附近的0.8海里处有中国渔船（浙岭渔21038），请求我方对渔船实施劝离。此时，我们认为这是一个突破其警戒圈进入其作业区的极好机会，随即告诉日方我们将对过往船只和渔船进行监管。在日未表示异议时，海监49船顺利进入了日3海里警戒圈内的日方作业母船附近，先劝离我国渔船，再围绕日潜水作业船航洋丸、新洋丸逼近监视，拍摄取证。我们抓住了这个突发的时机，成功地第一次进入日方设置的核心圈，掌握了日方潜水作业圈内的动态，这为今后的再进入奠定了基础。

3.依法据理，实现监管。虽然我们在5月1日已利用我国渔船出现的机会派出海监船进入了警戒圈，但在5月2日派出海监船再想进入警戒圈时受到日巡视船的阻截，为避免冲突和对峙，我们没有采取硬入措施。如何视情进入3海里警戒圈内其作业区进行监视是比较棘手的问题，依据《联合国海洋法公约》我国在专属经济区拥有的主权权利和管辖权，我们一定要继续进入3海里警戒圈内以体现我存在和进行监管，但为了避免冲突和对峙，必须抓住时机和有充足的理由。因此在5月上旬，在我海监飞机和船舶发现日本潜水作业船附近有油污时，我们抓住了要求日方清除其潜水作业船造成附近油污染的契机，对日作业船和巡视船逼近监视（最近处不到0.2海里），并进行摄像拍照取证，获取了大量日作业船作业、清除油污情况及日各类巡视船的基本资料。就这样，中国海监船以油污取证、劝离渔船、环境监测等理由，迫使日方妥协，对我海监船进入其警戒圈不设障碍，承认此行动是我海监现场监管内容之一，我们海监船每天都名正言顺地进入日方3海里警戒区，使之成为常态工作，而且督促日方每天向我报告作业和其船只活动情况，有效地体现了我对日方作业的监管。

4.组编队形，施加压力。由于我们海监船只出动的数量不多，为确保对日方的全方位的监视监管，我们将4艘海监船均匀布设在日警戒船外围即半径约3.5海里线的东西南北四个方位，每天在海上组织1至2次的三船、四船编队巡视，巡视的时间和方式也不断进行调整变化。在日方离沉船点设置的警戒区外，采用编队顺时针和逆时针巡航的方式，在阵势上形成对日方船只的包围态势，同时从2002年4月起，海监飞机也开始对沉船海域进行空中监视，中国海监海空协同，全方位对日方船队进行监视，对其形成了巨大的压力。

5.监视日情，提供信息。1月中旬，在日本海上保安厅击沉不明国籍船事发不久，我方迅速出动海监船配合国家海洋局第二海洋研究所进行多波束探测，用我们的仪器设备测定了沉船的准确位置；在日方进行潜水作业期间，指挥海监船最近距日潜水作业船0.2海里的地方进行监视，拍摄到了日方潜水出水和入水的情景；9月11日，沉船打捞出水期间，我们海监船作为国内唯一的现场近距离监管船，抵近日方打捞作业船监视拍摄，取得了沉船打捞的全过程资料。在海上监视监管期间，我们对日方潜水作业、打捞作业等海上的情况进行了有效监控，为上级的决策和与日方交涉提供了重要依据。

在2002年近9个月的时间里，在东海一块不到130平方千米狭小海域的海面上，不时有俄罗斯、韩国等各国船只穿梭，日本海上保安厅的11个管区的各类巡视船在此进行了大轮值，而中国海监调集了三个海区的精兵强将和主力船，也在这里进行了一次具有划时代意义的维权执法实战大练兵！这次海上维权，创下了中国海监总队成立后的几个第一：第一次进行如此长时间的连续海上监视监管任务；第一次组织三个海区总队船舶组成混合编队进行海上维权行动；第一次组织海监船舶飞机海空配合进行海上维权；第一次在海上迫使外方由拒绝我方管辖到服从我方监管。

通过这次东海上的维权执法，证明中国海监是一支召之即来，来之能战，战之能胜，特别能战斗的海上维权执法队伍，为今后顺利实施对外方的监视监管和海监船舶编队如何组织实施监视监管打下了基础。通过这次东海上的维权执法，中国海监在国内外的影响更大，认可程度更深，验证了在海上的较量中胜利的砝码并不会偏向装备实力强大的一方。这段难忘的岁月，在中国海监维权执法的历史上有着里程碑的意义，为中国海监队伍的成长史写下了辉煌的一页，并将定格为中国海监维权执法历史上的壮美篇章！