

国家安全知识 简明读本

# 当代海盗 与 中国海上通道安全

许可◎著



CONTEMPORARY PIRACY  
AND MARITIME  
SECURITY OF CHINA'S  
SEALANES OF COMMUNICATION

国际文化出版公司

国家安全知识简明读本

# 当代海盗与中国海上通道安全

许可 著

国际文化出版公司

·北京·

## 图书在版编目 (CIP) 数据

当代海盗与中国海上通道安全 / 许可著. —北京: 国际文化出版公司, 2014.1

(国家安全知识简明读本)

ISBN 978-7-5125-0647-3

I. ①当… II. ①许… III. ①海盗—研究—东南亚②海上运输—交通运输安全—研究—中国 IV. ①D733.088②U698

中国版本图书馆CIP数据核字 (2014) 第012751号

## 国家安全知识简明读本·当代海盗与中国海上通道安全

作 者 许 可

责任编辑 潘建农

特约策划 马燕冰

统筹监制 葛宏峰 刘 毅 徐 峰

策划编辑 刘露芳

美术编辑 秦 宇

出版发行 国际文化出版公司

经 销 国文润华文化传媒 (北京) 有限责任公司

印 刷 三河市华晨印务有限公司

开 本 700毫米×1000毫米 16开

9印张 131千字

版 次 2014年9月第1版

2014年9月第1次印刷

书 号 ISBN 978-7-5125-0647-3

定 价 29.80元

国际文化出版公司

北京朝阳区东土城路乙9号

总编室: (010) 64271551

销售热线: (010) 64271187

传真: (010) 64271187-800

E-mail: icpc@95777.sina.net

http://www.sinoread.com

邮编: 100013

传真: (010) 64271578

# 目 录

---

<b>第一章 导论</b>		
第一节	海盗与海上交通要道	006
第二节	当代海盗的定义	007
第三节	文献回顾	008
第四节	本书概要	012
<b>第二章 印度洋中部和东岸海盗</b>		
第一节	南亚海盗	014
第二节	越南船民与泰国海盗	015
第三节	“幽灵船”	019
第四节	马六甲海峡海盗	020
第五节	海盗的武器和设备	021
第六节	海盗猖獗的根源	023
<b>第三章 印度洋西岸海盗</b>		
第一节	索马里海盗	026
第二节	失败的政府与联合国维和行动	029
<b>第四章 海事恐怖主义与海盗</b>		
第一节	海事恐怖主义	032
第二节	海事恐怖组织	038
第三节	海事恐怖主义与海盗	049
第四节	打击海事恐怖主义	050

<b>第五章</b>	<b>打击海盗的国际合作行动</b>	
第一节	马六甲海峡沿岸国家打击海盗的国际合作	054
第二节	日本打击海盗的行动	063
第三节	美国打击海盗的政策	065
第四节	印度打击海盗的努力	067
第五节	打击索马里海盗的国际合作	068
<b>第六章</b>	<b>国际合作打击海盗存在的问题</b>	
第一节	打击海盗的法律问题	074
第二节	国际合作打击海盗的执法问题	077
<b>第七章</b>	<b>当代中国打击海盗的历史</b>	
第一节	“反走私时期”	080
第二节	“反恐时期”	083
第三节	“护航时期”	085
<b>第八章</b>	<b>海盗与中国海上通道安全</b>	
第一节	中国能源与印度洋的海上交通要道	090
第二节	印度洋海上通道安全面临的威胁	092
第三节	中国的印度洋海上安全战略	094
<b>第九章</b>	<b>结论</b>	
第一节	印度洋东、西两岸的异同	098
第二节	打击海盗与中国海上通道安全	100
<b>附 录</b>		103
<b>主要参考文献</b>		121

国家安全知识简明读本

# 当代海盗与中国海上通道安全

许可 著

国际文化出版公司

·北京·

## 图书在版编目 (CIP) 数据

当代海盗与中国海上通道安全 / 许可著. —北京: 国际文化出版公司, 2014.1

(国家安全知识简明读本)

ISBN 978-7-5125-0647-3

I. ①当… II. ①许… III. ①海盗—研究—东南亚②海上运输—  
交通运输安全—研究—中国 IV. ①D733.088②U698

中国版本图书馆CIP数据核字 (2014) 第012751号

## 国家安全知识简明读本·当代海盗与中国海上通道安全

- 作 者 许 可  
责任编辑 潘建农  
特约策划 马燕冰  
统筹监制 葛宏峰 刘 毅 徐 峰  
策划编辑 刘露芳  
美术编辑 秦 宇  
出版发行 国际文化出版公司  
经 销 国文润华文化传媒 (北京) 有限责任公司  
印 刷 三河市华晨印务有限公司  
开 本 700毫米×1000毫米 16开  
9印张 131千字  
版 次 2014年9月第1版  
2014年9月第1次印刷  
书 号 ISBN 978-7-5125-0647-3  
定 价 29.80元

国际文化出版公司

北京朝阳区东土城路乙9号

总编室: (010) 64271551

销售热线: (010) 64271187

传真: (010) 64271187-800

E-mail: icpc@95777.sina.net

http://www.sinoread.com

邮编: 100013

传真: (010) 64271578

# 目 录

---

<b>第一章 导论</b>		
第一节	海盗与海上交通要道	006
第二节	当代海盗的定义	007
第三节	文献回顾	008
第四节	本书概要	012
<b>第二章 印度洋中部和东岸海盗</b>		
第一节	南亚海盗	014
第二节	越南船民与泰国海盗	015
第三节	“幽灵船”	019
第四节	马六甲海峡海盗	020
第五节	海盗的武器和设备	021
第六节	海盗猖獗的根源	023
<b>第三章 印度洋西岸海盗</b>		
第一节	索马里海盗	026
第二节	失败的政府与联合国维和行动	029
<b>第四章 海事恐怖主义与海盗</b>		
第一节	海事恐怖主义	032
第二节	海事恐怖组织	038
第三节	海事恐怖主义与海盗	049
第四节	打击海事恐怖主义	050



<b>第五章</b>	<b>打击海盗的国际合作行动</b>	
第一节	马六甲海峡沿岸国家打击海盗的国际合作	054
第二节	日本打击海盗的行动	063
第三节	美国打击海盗的政策	065
第四节	印度打击海盗的努力	067
第五节	打击索马里海盗的国际合作	068
<b>第六章</b>	<b>国际合作打击海盗存在的问题</b>	
第一节	打击海盗的法律问题	074
第二节	国际合作打击海盗的执法问题	077
<b>第七章</b>	<b>当代中国打击海盗的历史</b>	
第一节	“反走私时期”	080
第二节	“反恐时期”	083
第三节	“护航时期”	085
<b>第八章</b>	<b>海盗与中国海上通道安全</b>	
第一节	中国能源与印度洋的海上交通要道	090
第二节	印度洋海上通道安全面临的威胁	092
第三节	中国的印度洋海上安全战略	094
<b>第九章</b>	<b>结论</b>	
第一节	印度洋东、西两岸的异同	098
第二节	打击海盗与中国海上通道安全	100
<b>附录</b>		103
<b>主要参考文献</b>		121

# 第一章 导论

国际商会下属的国际海事局海盗报告中心将海盗定义为“登临任何船只，企图偷窃或犯其他罪行，有意图和能力使用暴力的犯罪行为”。2005年至今，印度洋西岸、索马里沿岸和亚丁湾地区成为海盗猖獗地区。

## 第一节 海盗与海上交通要道

印度洋连接四大洲和两大洋，是海上交通的重要通道，自古以来就是海盗出没的地区。从16世纪开始，欧洲航海家开辟了从欧洲经大西洋，绕过好望角，横渡印度洋到亚洲的新航路。西方殖民者葡萄牙、西班牙、荷兰和英国相继进入印度洋，占领印度洋沿岸以及东南亚的重要港口，与中国开展海上贸易。西方殖民者组织远征军，采取海盗手段，抢夺商船，袭击印度洋沿岸地区、掠夺人口、贩卖奴隶等。经过几个世纪的殖民扩张，西方殖民者在印度洋沿岸建立了殖民政权，控制了欧洲和中国海上贸易通道，赚取了巨额的利润。<sup>[1]</sup>

西方殖民者残酷的掠夺与剥削，损害了印度洋沿岸土著的利益，迫使土著势力使用暴力来捍卫自己的传统海上利益。1717年，大英帝国将破坏其在亚洲贸易的土著势力，称为海盗（Piracy），当时“海盗”一词带有强烈的殖民主义偏见。<sup>[2]</sup>从18—19世纪，随着东西方海上贸易不断发展，海上交通运输的贵重商品，成了沿海土著觊觎的目标，东南亚地区出现了大批以掳掠为生的职业海盗团伙，如伊朗努（Iranun）和巴朗吉吉（Balangingi）海盗集团，东南亚地区进入了历史上海盗最猖獗的时期。<sup>[3]</sup>西班牙、荷兰和英国殖民者使用先进的火器和蒸汽船，联手打击东南亚海盗，以打击海盗的名义进行殖民扩张，巩固在东南亚的殖民统治基础。经过近百年的努力，直到20世纪初，大规模海盗活动已经平息。<sup>[4]</sup>

从20世纪70年代起，海盗在印度洋东岸即东南亚地区死灰复燃，海

[1] Charles Corn, *The Scents of Eden: a Narrative of the Spice Trade*, New York: Kodansha International, 1998, xxii.

[2] Alfred P. Rubin, *The Law of Piracy*, 2nd ed. Irvington-on-Hudson, New York: Transnational Publishers, 1998, p.241.

[3] Nicholas Tarling, *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in Nineteenth-Century Southeast Asia*, Singapore: D. Moore, 1963, p. 2.

[4] Eric Tagliacozzo, *Secret Trades, Porous Borders: Smuggling and States along a Southeast Asian Frontier, 1865-1915* (New Haven & London: Yale University Press), p.115.

盗问题再次引起人们的关注。20世纪70年代到80年代末,印度洋东岸的海盗以泰国海盗袭击泰国湾越南船民为特征。20世纪90年代到2001年“9·11”事件前,马六甲海峡和南中国海地区的海盗,以“幽灵船”作案方式为特征,即海盗劫持商船,倒卖船上的货物,改变商船的外观,重新注册成为一艘“幽灵船”,利用这艘“幽灵船”从事海上走私、偷渡和贩毒等犯罪活动。“9·11”事件之后到2005年,打击海盗成为国际打击海事恐怖主义活动的重要内容,东南亚海盗得到了有效的遏制。2005年至今,印度洋西岸、索马里沿岸和亚丁湾地区成为海盗猖獗地区,索马里海盗以抢夺船只索取巨额赎金为特征。

## 第二节 当代海盗的定义

当代海盗的定义,在《联合国海洋法公约(1982)》第101条中有明确规定:“下列行为中的任何行为构成海盗行为:(a)私人船舶或私人飞机的船员、机组成员或乘客为私人目的,对下列对象所从事的任何非法的暴力或扣留行为,或任何掠夺行为:(1)在公海上对另一船舶或飞机,或对另一船舶或飞机上的人或财物;(2)在任何国家管辖范围以外的地方对船舶、飞机、人或财物;(b)明知船舶或飞机成为海盗船舶或飞机的事实,而自愿参加其活动的任何行为;(c)教唆或故意便利(a)或(b)项所述行为的任何行为。”<sup>[1]</sup>

根据《联合国海洋法公约》,非法暴力行为、扣留和掠夺行为,必须发生在公海上,或在任何国家管辖范围以外的地方。因此,在领海、港口和锚地实施的暴力抢劫等不法行为,不能称为海盗行为,只能称为“海上武装抢劫”(Armed Robbery against Ships)。联合国海事组织(International Maritime Organization, IMO)对“海上武装抢劫”的定义是:“在一国管辖

[1] 联合国,《联合国海洋法公约》, <http://www.un.org/chinese/law/sea/#article101>, 英语版参见: International Seabed Authority. The Law of the Sea: Compendium of Basic Documents, Caribbean Law Publishing, 2001, p.39.

的区域内，针对船只、船员和船上财产的任何非法的暴力行为、扣留和掠夺行为。”<sup>[1]</sup>

鉴于当代大多数海上不法行为发生在领海、港口和锚地。国际商会下属的国际海事局海盗报告中心（International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, Piracy Reporting Centre）将海盗定义为“登临任何船只，企图偷窃或犯其他罪行，有意图和能力使用暴力的犯罪行为”。这个定义包含了海盗在领海、港口和锚地的武装攻击，即包括国际法上的海盗行为和海上武装抢劫。<sup>[2]</sup> 本文为了行文方便，使用此广义的定义。

### 第三节 文献回顾

有关当代海盗的研究，国外学术界起步较早。西方学者很早就开始对《联合国海洋法公约（1982年）》、《制止危及海上航行安全非法行为公约（1988年）》和《制止危及大陆架固定平台安全非法行为议定书（1988年）》中的涉及海盗问题的条款进行阐释，主要的学者有 Dubner（1979）、Rubin（1998）、Zou（1998、2000、2005）、Batongbacal（2001）、Beckman（2002）、Batman（2002）、Mo（2002）、Jesus（2003）、Djalal（2004）、Todd（2010）等等。

2008年，联合国安理会通过了有关打击索马里海盗的第1814(2008)号、第1816(2008)号决议、第1838(2008)号决议、第1844(2008)号决议、第1846(2008)号决议以及1851(2008)号决议，为国际打击海盗提供了新的国际法律依据，最近出版的 Geib & Petrig（2011）和 Kraska（2011）、Cartner & Fiske（2011）的论著中，深入讨论了这些新法律的适用问题。

西方学者也从政治学、社会学、历史学等各个方面，探索当代海盗产生的根源、发展趋势以及打击海盗的国际合作等问题，如 Chalk（1997）、Abbot & Renwick（1999）、Gottschalk & Flanagan（2000）、Emmfers（2003）、

[1] IMO, "Draft Code of practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships (MSC/Cir.984)", Article 2.2. <http://www.imo.org>.

[2] ICC-IMB, Piracy Report 1992, Kuala Lumpur: ICC International Maritime Bureau, 1993, p.2.

Young & Valencia (2003), Bradford (2004)、Davis (2004)、Eklof (2006)、Antony (2007, 2010)、Batman (2010)、Liss (2010)、Colas & Mabee (2010) Elleman、Forbes and Rosenberg (2010)、Murphy (2010、2011), 等等。

近年来, 中国学术期刊也刊登了大量有关海盗的论文, 比较有代表性的有许可 (2002, 2009), 王秋玲 (2006), 王健、戴轶尘 (2006), 邢成 (2009), 蔡高强、胡斌 (2010), 刘景升、邵国余 (2010), 王猛 (2010), 薛力 (2011), 等等, 这些论文也是主要从法律和国际政治的角度对海盗进行研究。

有关中国印度洋战略方面的研究, 比较有影响的是美国 Pehrson (2006) 有关中国“珍珠链战略”的论述、Rumley, Chaturvedi, Yasin (2007) 编辑的有关印度洋航道安全的论文集、Kaplan (2010) 对中国印度洋战略的臆测, 以及印度学者 Sakhujā (2011) 对中国、印度和东南亚的海洋战略等论述。国内学者王新龙 (2004), 李兵 (2006), 王德华 (2008), 宋志辉 (2008), 马加力、徐俊 (2009), 宋德星、白俊 (2009), 刘新华 (2010) 等人, 从各方面对中国印度洋战略进行分析, 但是, 国内外学术界探讨中国打击印度洋海盗与印度洋战略联系的文章还很少见, 这也正是本书要深入研究的。

海盗研究的第一手资料, 是海盗的口供、受害人证词、警方的调查报告、法院判决书, 等等。但是, 大多数当代海盗研究学者, 难以获得全面、完整的海盗第一手资料, 学者一般利用国际组织公开发表的海盗报告进行海盗研究。这些海盗报告虽然是第二手资料, 但对了解海盗的总体情况和变化规律还是很有帮助的。

目前, 汇编和发表时间序列的海盗报告的国际机构, 主要有: 国际商会下属的国际海事局海盗报告中心 (IMB Piracy Reporting Centre), 国际海事组织海事安全委员会 (Maritime Safety Committee, International Maritime Organization), 根据“ReCAAP 协定”成立的“信息分享中心” (Information Sharing Centre)。

1992年, 国际商会在马来西亚首都吉隆坡成立了“国际海事局地区海盗中心” (IMB Regional Piracy Centre), 收集世界商船被海盗袭击的数据。

“国际海事局地区海盗中心”是由船东协会和保险公司赞助的非政府组织，接受世界范围内商船或船舶公司有关海盗和海上武装抢劫报案。“国际海事局地区海盗中心”通过广播或其他通信方式，向船舶、港口监督部门和海上执法部门，发布海盗和海上武装抢劫的警告；汇编和分析海盗和海上武装抢劫数据，提交相关数据给联合国海事组织；帮助受害船舶保全证据和处理善后工作；出版海盗和海上武装抢劫报告的背景资料、防范措施、打击海盗相关建议报告，等等。<sup>[1]</sup>

1993年，“国际海事局地区海盗中心”首次发表了《海盗年度报告(1992年)》，记录了全球海盗袭击的数字、地点和时间等情况。从此，“国际海事局地区海盗中心”每年3月左右，发表上一年度的年度海盗报告。1994年的海盗年度报告，增加了受害船只的船名、船籍国、船的种类、袭击的地点的经纬度，以及案发地的分布地图等。<sup>[2]</sup>1996年的海盗年度报告，对每个海盗案件做了简要的描述，并增加了海盗案件发展趋势的分析。1997年出版的海盗年度报告，将海盗案件分类，如分为“袭击的种类”(types of attacks)、“使用的武器”(types of weapons used by the pirates)、“对船员的暴力类型”(types of violence to crew)，等等。<sup>[3]</sup>

1998年，“国际海事局地区海盗中心”更名为“国际海事局海盗报告中心”(IMB Piracy Reporting Centre)。“国际海事局海盗报告中心”的海盗报告，引起了国际海运界的关注。国际海运界抱怨，海盗报告中没有区分未遂的案件和已经发生的案件，误传海盗案件的数量增多的信息，造成船舶的保险费提高。<sup>[4]</sup>因此，国际海事局在1999年的报告中，首次将未遂案件和已发生的案件分别列出。海盗报告正名为“海盗和海上武装抢劫报告”(Piracy and Armed Robbery against Ships)，名称沿用至今。<sup>[5]</sup>2000年，

[1] IMB, Piracy Report 1992, p.5.

[2] ICC-IMB, Piracy Report (1 January-31st December 1993, Kuala Lumpur: ICC International Maritime Bureau, Regional Piracy Centre, 1994.

[3] ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery against Ships: Annual Report, 1 January - 31 December, 1997).

[4] ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery against Ships: Annual Report, 1 January - 31 December, 1996, p. 4.

[5] ICC-IMB, Piracy and Armed Robbery against Ships: Annual Report, 1 January - 31 December, 1999, p. 11.

海盗报告增加了“警告”(Warning)一栏,通告海盗出没危险海域,提醒过往船只注意安全。

由于“国际海事局海盗报告中心”是非政府机构,无行政执法权,无法进一步调查海盗案件,资料难免出现错误。虽然如此,“国际海事局海盗报告中心”的海盗报告,是目前最全面和最详细的时间序列海盗报告,该报告公开出版,比较容易取得,是当代海盗研究者的主要资料来源。

1995年7月31日起,海事安全委员会每季度发表《海盗和海上武装抢劫报告》(Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships)。1996年,在海事安全委员会66次会议上,决定于每年3月,发表上一年度的海盗和海上武装抢劫的年度报告。海事安全委员会汇编的海盗数据追溯到1984年。<sup>[1]</sup>

2006年11月29日,根据《亚洲地区打击海盗和海上武装抢劫区域合作协定》(Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia,ReCAAP),简称为《ReCAAP协定》,在新加坡成立“信息分享中心”(Information Sharing Centre),旨在便利成员国交换有关海盗和海上武装抢劫的信息,推动成员国在操作层面上的合作研究海盗和海上武装抢劫的特点和发展趋势,帮助成员国进行能力建设等。<sup>[2]</sup>

根据协定,各成员国在国内成立联络点(Focal Point),负责与“信息分享中心”联系。“信息分享中心”根据联络点呈报上的海盗和海上武装抢劫的信息,汇编海盗报告。中国有两个联络点,分别在北京和香港。信息分享中心的海盗报告,仅涵盖亚洲地区16个成员国附近海域海盗和海上武装抢劫的现状。<sup>[3]</sup>

《世界范围内对船舶威胁的报告》由美国海军情报部(US Office of Naval Intelligence, ONI)每周发布,这些报告是“美国国家地理空间情报机构,有关对船舶的袭击活动的信息数据库”(US National Geospatial

[1] [www.imo.org](http://www.imo.org).

[2] Reccaap, ReCaap and ISC, [http://www.reccaap.org/index\\_home.html](http://www.reccaap.org/index_home.html).

[3] <http://www.reccaap.org>.



Intelligence Agency Anti-*shipping Activity Message data*, 简称 NGA-ASAM) 的组成部分。

此外, 欧盟海军在索马里“亚特兰大”行动的网站, 也发表有关打击索马里海盗的信息。<sup>[1]</sup>

#### 第四节 本书概要

印度洋是中国重要的海上能源与物资通道, 印度洋周边地区是中国的海外利益所在, 保卫印度洋海上通道安全是中国未来和平与发展的关键。本书以研究中国打击印度洋海盗为切入点, 探讨中国的海上通道安全问题。

全书分为九章。第一章, 导论。内容包括当代海盗的定义、数据来源等。第二章, 印度洋中部、东岸海盗的发展, 海盗猖獗的根源等。第三章, 印度洋西岸、索马里海盗问题。第四章, 海事恐怖主义与海盗的区别与联系。第五章, 打击海盗的国际合作行动。第六章, 海盗的国际合作行动存在的问题。第七章, 当代中国打击海盗的历史回顾。第八章, 海盗与中国海上通道安全问题。第九章, 结论。

---

[1] 欧盟海军索马里“亚特兰大”行动 (EU NAVFOR Somali) 的网址: [www.eunavfor.eu](http://www.eunavfor.eu)。