



日本海上“宪兵” ——保安厅透视

何杰◇编著



中国海洋出版社

日本海上“宪兵” ——保安厅透视

编 著 何 杰

副主编 雷贺功 陈飞舟

编写组 (按姓氏笔画排序)

朱启涛 江 洋 孙孟阳

吕建荣 宋 磊 刘 鹏

李仲铀 周明贵 程之年

贾建强 董扬帆 董姗姗

总 审 侯建军 田小川

HEUP 哈尔滨工程大学出版社

内 容 简 介

本书从日本海上保安厅的发展与建设、任务与作用、机构与职责、装备与战术、教育与培训等五个方面,对日本海上保安厅进行了全方位、多角度的介绍。

本书主要供海军从业人员、海洋机构相关领域的工作人员和海洋军事爱好者参考和阅读。

图书在版编目(CIP)数据

日本海上“宪兵”:保安厅透视/何杰编著. —哈尔滨:
哈尔滨工程大学出版社,2016. 10
ISBN 978 - 7 - 5661 - 1382 - 5

I. ①日… II. ①居… ②何… III. ①日本海上自卫
队 - 研究 IV. ①E313. 411

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 243150 号

选题策划 李 翔
责任编辑 张忠远 李 翔
封面设计 博鑫设计

出版发行 哈尔滨工程大学出版社
社 址 哈尔滨市南岗区东大直街 124 号
邮政编码 150001
发行电话 0451 - 82519328
传 真 0451 - 82519699
经 销 新华书店
印 刷 北京中石油彩色印刷有限责任公司
开 本 787mm × 1 092mm 1/16
印 张 13. 25
字 数 210 千字
版 次 2016 年 10 月第 1 版
印 次 2016 年 10 月第 1 次印刷
定 价 46. 00 元

<http://www.hrbeupress.com>

E-mail: heupress@hrbeu.edu.cn

前 言

2016年8月2日,日本发布了2016年版《日本防卫白皮书》。其内容更加突出了“中国威胁论”,更加突出军事战略的进攻性,同时,认为日美安全保障同盟在亚太地区的主要作用是保卫日本安全,充当亚太地区的“警察”,遏制影响地区安全的事件发生。由此,日本试图通过日美安保同盟,突破其和平宪法限制,干涉周边国家乃至世界各国安全事务。日本海上保安厅作为海上自卫队的重要补充成为不可忽视的国防力量。

日本海上保安厅隶属日本国土交通省,下设11个海上保安部,从某些任务性质看,它实际上是一支海上准军事力量。海上保安厅成立于1948年5月,负责管理、控制日本周边海域,维护海上权益,主要任务分为海上警备、治安与海上执法,确保海上交通安全,承担海难救助与防灾,保护海洋环境等四大类,其中海上警备、巡逻、监控是其最重要的职责,为此配备的装备、人员最多,每年的经费投入力度最大。

日本海上保安厅非常重视法律建设,在其成立之前的1948年4月制定了《海上保安厅法》,并不断进行修订。该法确定海上执法力量的隶属关系、机构设置、任务与职责,赋予日本海上保安厅海上执法的主体资格;明确它与日本海上自卫队、警察机关在执行搜查、逮捕、起诉等执法时的领域界限、职权;确立了与相关省厅就特定事物的协调机制。《海上保安厅组织规则》对总部和地方管区的机构设置、人员配备等进行明确规定,并详细例举了各自的职能、权限。为确保海上交通的安全和秩序,日本还制定了作为约束船舶航行的基本法则《海上避碰法》,适用于航行密集的东京湾、伊势湾、濑户内海的《海上交通法》,适用于港口管理的《港则法》,为海上执法奠定了法律依据。

日本海上保安厅的舰船和飞机装备数量多、种类全、性能一流,而且更新换代速度快。日本保安舰船的建造多以任务为牵引,发展适应各种任务的专业船,例如“强化救援功能型”“强化应对灾害能力型”“强化领海警备能力型”“强化据点功能型”“强化拿捕功能型”巡逻舰。为加强对中国钓鱼岛的实际控制,日本保安厅还专门扩建了第十一管区海上保安部,建立了“专属部队”,并为其先后建造了波照间级巡逻舰和国头级巡逻舰。目前,第十一管区海上保安部已成为日本各管区中装

备实力最强的海上保安本部。

日本海上保安厅对人员的教育训练予以高度重视,下设4所专门培养海上保安官的学校,每年为一线部队输送新生力量,充实作战能力。海上保安厅还下设了“特殊救难队”“特殊警备队”“特别警备队”,主要承担一般部队无法胜任的重大灾难救助、海难救援、反恐行动等任务。这些都是海上保安厅的精锐部队,经过严格的训练和层层选拔,在历次重大事故、灾难中发挥了主要作用。

为了加强对日本海上保安厅的了解,我们编写了本书,得到了中国船舶工业综合技术经济研究院、北京轩航信息技术研究院等单位的大力支持,在此一并表示感谢。由于编写人员水平有限,加之资料来源渠道少,书中难免有错误和疏漏之处,敬请读者批评指正。

编写组

2016年8月

目 录

第一章 日本海上保安厅的发展与建设	1
第一节 发展历程	1
第二节 未来发展重点	7
第二章 日本海上保安厅的任务与作用	10
第一节 主要任务	10
第二节 重要作用	22
第三章 日本海上保安厅的机构与职责	28
第一节 内部部局	28
第二节 管区本部	42
第三节 保安本部的机构设置	67
第四节 特设机构	69
第四章 日本海上保安厅的装备与战术	74
第一节 舰船装备	74
第二节 飞机装备	79
第三节 舰炮武器	81
第四节 助航装备	82
第五节 舰艇装备特点	85
第六节 战术运用	89
第七节 装备命名方法	92
第五章 日本海上保安厅的教育与培训	97
第一节 教育体制	97
第二节 教育机构	100
第三节 职务、职责与晋升	104

附录 A	日本海上保安厅舰艇	113
附录 B	日本海上保安厅飞机	150
附录 C	日本海上保安厅法	157
附录 D	日本海上避碰法	164
附录 E	日本海上交通安全法	183
附录 F	日本港则法	197

第一章 日本海上保安厅的发展与建设

日本位于亚洲东部、太平洋西北部,由本州岛、四国、九州岛、北海道四大岛及7 000多个小岛组成,国土面积只有37.8万平方千米。日本宣称其加上领海、专属经济区,海洋面积达447万多平方千米,约为其陆地面积的12倍。这其中包括非法占据的中国钓鱼岛周边海域(4 740平方千米)和与韩国有争议的独岛附近海域,两地的面积比东京都和神奈川县的面积总和还多。

日本是一个岛国,沿岸多岛屿、半岛、海湾和天然良港,周边有非常丰富的渔业资源;海运业非常发达,90%以上的进出口货物要靠海运,海上交通异常繁忙。因此,日本迫切希望有一个自己能控制的海洋安全环境,而这一目的的达成在很大程度上需要依赖海上保安厅的舰船、飞机。所以,长期以来,日本对海上保安厅的发展与建设一直予以高度重视。

第一节 发展历程

日本海上保安厅(日本简称海保)成立于1948年5月1日,隶属于日本国土交通省。日本海上保安厅的主要任务是:维护海上治安,确保海上交通安全,减少海难事故,防止海上灾害,防治海洋污染,使日本海洋环境更加安全。从任务性质来看,日本海上保安厅是海上警察和海上消防队的结合体。

一、初创时期(1945年—20世纪50年代)

第二次世界大战结束后,日本国内百废待兴,海上交通基本处于瘫痪状态。美军在著名的饥饿作战中布设了大量水雷,战后还残留6 600枚左右。1950年,日本包括从事扫雷作业的船只在内,共有118艘触雷,其中55艘沉没。为此,日本组织原海军人员在美国海军的协助下开始扫雷,先后共投入360艘舰船,大约19 000人。除了美国海军投放的水雷,他们还要排除日军为阻止美军舰艇布放的约55 000枚锚雷。日本海上保安厅成立后,接手了此项工作。

战后的日本除了水雷威胁以外,海上走私、海盗活动也非常猖獗,驻日盟军司令部指示日本政府要尽快进行治理,并设立一个统一机构来维持海上治安与救援行动,管理海上交通,海上保安厅由此诞生。

1948年5月12日,日本海上保安厅开始在旧海军部的办公大楼挂牌工作。最初,海上保安厅的组织结构为1官房3局,即由官房长官、保安局、水路局、灯塔局组成,并在全国设置了“小樽海上保安总部”“门司海上保安总部”等9个保安本部。次年(1949年),又设置了协助官房长官开展工作的次官,编制调整为1官房4部,即官房长官、警备抢险部、保安部、水路部、灯塔部。另外,海上保安厅将海上保安教习所、灯塔官员培养所、水路技术官养成所合并为海上保安学校,作为其职员培养机构,并于1951年设立了海上保安大学。

1950年,日本海上保安厅设置了警备抢险监一职。该厅下设6个部,即总务部、船舶技术部、海事检查部、警备抢险部、水路部、灯塔部。另外,海上保安厅在全国设置9个管区,在各管区设置本部,下设1个保安监部、39个保安部、1个保安部分部、34个警备抢险署、4个船舶检查事务所、8个水路观测所等。

日本海上保安厅成立之后,其主要任务是继续清除沉底雷,这些水雷多是没有配备自毁装置的磁性水雷。虽然经过多年清扫,但仍有约1200个磁雷未被清除。

朝鲜战争开始后,根据美国海军的指令,日本曾秘密向朝鲜半岛派遣特别扫雷队。1951年3月,为应对朝鲜布放的漂雷,美国海军对日出借用于处理漂流水雷的步枪及弹药,在转让扫雷船、巡逻船的同时,还给青函联络船(11艘)配发了步枪,并由水雷处理员管理。为了发现漂雷,日本海上保安厅提出要引进航空装备,并在1952年度的补充预算中编列专款购买了6架直升机,部署在5个航空基地,配备航空勤务人员54人。这是日本海上保安厅航空装备发展的第一步。

日本通过扫雷支持美军在朝鲜作战的任务大体告一段落时,海上保安厅又开始应对“李承晚线”。李承晚线是历史上日本和韩国有主权争议水域的分界线,韩国总统李承晚为了宣示海洋主权范围及保护当地的水产资源,在日韩两国之间的日本海公海海域划定一条界线,并禁止外籍渔船闯入。韩国方面称这条线为“和平线”,日本称之为“李承晚线”。为保障韩国渔民的作业,对于违反禁令的渔船(主要是日本籍渔船),韩国水警不但对其进行捉拿、临检,甚至开枪射击。直至1965年12月日韩渔业协议生效,李承晚线才被废止。这期间,日本海上保安厅的重要任务是阻止、驱赶外籍渔船进入日本渔区,并保护日本渔民。

在此期间,日本海上保安厅在第七管区警备救难部下设了警备第2科,专门承担“李承晚线”的特殊警戒任务,并统筹调用全国各地前来支援的巡逻舰艇。首先,其于1952年5月采用平时出动2艘巡逻艇的警备体制,并于1953年11月进一步加强在该海域的巡逻体制,由6~9艘巡逻舰艇担任日常警备。之后,又进一步强化了这种巡逻体制,最多时达到16艘巡逻舰艇,采取了“二比一”的巡逻体制,即使用2艘巡逻舰艇左右夹击、追踪韩国渔船,控制其退路后,再行捕获。

从特殊警备开始到解除“李承晚线”，日本共缉拿、扣押韩国渔船 230 艘，扣留船员 2 754 名。在扣押的渔船中有 185 艘一直未归还，另外有 8 名船员在扣留期间死亡。

可见，日本海上保安厅在该阶段的主要任务有两方面：一是防止日本渔船被外国海上执法机构捕获；二是因渔业资源减少，渔业纠纷不断增多，海上保安厅的舰船护渔任务也逐渐加重。

此外，1964 年 5 月 30 日，日本海上保安厅在对马海峡日本一侧内发现了不明国籍的武装船，妨碍海上保安官执行公务，拒不接受检查，并于事后逃走。日本利用这次事件，开始加强海上保安厅的武装力量，在部分高速巡逻舰上装备 12.7 毫米机枪（海上保安厅称为 13 毫米机枪）。

二、成长壮大时期（1965 年—1984 年）

1965 年 12 月，日韩两国签订了渔业协议，“李承晚线”自动废除。但随着社会的变化，海上安全局势也发生了变化，日本海上保安厅的任务重点也随之进行了调整，将主要精力转到了“新海洋秩序”上，任务焦点是处理海洋公害、海洋污染等。随着美军归还冲绳岛、专属经济区的扩大，海上保安厅负责的海域、渔业水域面积也成倍增加，巡逻任务量激增。首先，在处理公害、海洋污染方面，海上保安厅设置了海上公害课、管区本部海上公害监视中心等机构（现环境防灾部门的前身），并开始开展各种监管工作，在海上警备方面发挥了重要作用。由于渔民对造成海洋污染的企业经常举行抗议活动，反对建设石油储备设施、发电站，使海上保安厅疲于应付此类事件。例如，1971 年 2 月大阪中心臼杵工厂引发的海上警备事件、1975 年 1 月道电伊达火电站建设的海上警备事件等。

当时正是安保斗争时期，日本频繁发生因美军舰船，特别是核动力舰艇进港而引发的示威活动，海上保安厅不得不抽调警备力量以维持治安。所谓安保斗争是指 20 世纪 60 年代，随着《日美安保条约》的修订，日本国内爆发的大规模的社会运动，也被视为日本革新派（左派）与保守派（右派）的大斗争。1964 年 8 月，日本内阁会议同意美国海军核潜艇停靠日本。同年 11 月，“海龙号”（SSN-584）攻击型核潜艇首次进入佐世保港，为了防备反对派的海上行动升级，日本海上保安厅实施了严密的海上警备。之后，“企业号”核动力航空母舰进入佐世保港时同样加强了警备。

1974 年 8 月 28 日，日本“陆奥号”核动力船在进行功率提升试验中发生了核泄漏事故，当地的渔民抵制它返港，使其在海上漂泊了近 50 天，海上保安厅不得不出动大批巡逻舰艇出海进行警备。1978 年 4 月，北陆电力株式会社七尾热电厂建设引发警备事件。“陆奥号”的警备达到“史无前例的巨大规模”，在七尾热电厂警

备工作中发生了流血事件。为此,1981年7月,海上保安厅开始建造强化警备功能的巡逻舰(特警船),同月,在美国海军“中途岛号”(CV-41)航母停靠横须贺港的警备中,首次出动了特警船、特警队。此后,根据工作要求,海上保安厅向各地派出特警船、特警队,实施警备工作。

其次,在这一时期,日本海上保安厅新增的任务是在美国归还冲绳岛后,逐步加强在中国钓鱼岛周边的警备工作。在1972年5月15日,日本海上保安厅在钓鱼岛海域部署了1艘巡逻艇,执行日常巡逻任务。最初进入中国钓鱼岛周边海域的多为中国台湾地区的渔船,但在1978年发生了百余艘中国大陆渔船集体保钓事件,所以日本不断增加巡逻力量,以达到实际控制的目的。

为了应对新的形势,适应新海洋秩序时代的需求,日本海上保安厅建造了大量的舰艇。这些舰艇与其说是多用途、通用型舰艇,倒不如说是为完成不同特定任务而设计的。海上保安厅不仅建造了强化警备功能的巡逻舰艇,还建造了强化抢险和防灾功能的巡逻舰艇。

装备发展方面,日本在该阶段建造了大批巡逻警备舰船,并进一步增强了巡逻舰上的火力配置,在新建的巡逻船上用遥控式35毫米机关炮替换了原来手动瞄准的3英寸舰炮、40毫米机关炮,用20毫米6管机枪代替了20毫米单管机枪。

三、快速发展时期(1985年—2000年)

冷战结束后,随着局势变化,日本海上警备任务变得日益复杂,并出现了一些新情况。这一时期的重大警备事件主要有:1985年4月的日向滩可疑船事件,1988年9月、10月汉城(现名首尔)奥运会的警备工作,1989年大丧之礼和1990年即位典礼的海上警备,1991年—1993年在中国东海出没的可疑船事件,1992年钚运输的警备任务,1996年香港、台湾保钓人士登岛事件等。

1985年4月发生日向滩可疑船事件后,日本媒体大肆渲染,日本海上保安厅也借机宣传自己的功绩,加紧扩充装备实力。在此次事件之后,相继发生不明国籍的可疑船在日本海出没事件,能登半岛海域、九州岛西南海域也发生了此类事件。

奥运会、大丧之礼期间的海上警备工作,并未停留在处理1955年以后的群体事件或警戒国内激进派“游击队”的警备水平,而是带有浓厚的反恐色彩。尤其是在执行奥运会警备任务时,日本海上保安厅向远洋客轮派驻乘警,并由巡逻舰艇进行护航。以往,乘警主要以国内客轮为主要对象,执行船内警戒和防止劫持等任务。但此时的警备工作加入了反恐内容,配合1992年钚运输的警备工作,海上保安厅的反恐警备工作正式启动,并在美国发生“9·11”恐怖袭击事件后,提升了警备级别,持续至今。

参加过奥运会警备工作的第五管区海上保安本部的海上警备队,最初是为配

合关西国际机场建设工程而于1985年10月设立的。组建时虽是一支传统意义上的警备部队,但是不久之后其性质发生了变化,通过承担钚运输的警备任务,变身为反恐部队。在震惊世界的“奥姆真理教杀人事件”“东京地铁放毒事件”之后,其于1996年5月改组为海上警备队,即现在的特殊警备队。

此外,两伊战争期间,往返波斯湾的日本船只遭受损失,日本海上保安厅提出应该派遣巡逻舰前往护航,以达到借机走向远洋的目的。1992年日本通过《协助联合国维持和平活动法案》,为海上自卫队和海上保安厅的舰艇、飞机参加国际维和行动确立了法律依据。《联合国海洋法公约》生效和《日本海上保安厅法》颁布(1996年7月),为海上保安厅拓展任务领域奠定了法律依据。

1998年5月,印度尼西亚政局不稳。为了防备发生意外,日本海上保安厅派遣“瑞穗号”和“越后号”大型巡逻舰前往东南亚撤侨,1999年9月,随着东帝汶治安形势恶化,又派遣“瑞穗号”转移日侨。

装备建设方面,日本海上保安厅对1981年发展的特警船进行了重新规划。以往的特警船由两部分组成,一是本厅指定的强化警备功能的巡逻舰(特警船),二是管区本部指定的准强化警备功能的巡逻舰艇。在1998年的重新规划后,统一称为强化警备功能的巡逻舰艇,海上保安厅的警备体制也随之进行了调整。

四、任务拓展时期(2001年至今)

进入新世纪,日本海上保安厅面临更为复杂的局面,海上警备任务更加多样化。继1999年3月发生能登半岛海域可疑船事件后,2001年12月又发生了九州岛西南海域间谍船事件。能登海域事件后,海上保安厅引进了射击精度高的遥控式20毫米机枪,同时建造了高速特殊警备船。

在机构改革方面,2001年4月,海上保安厅将原有的警备救难部警备第1课、警备第2课分解为刑事课、警备课、国际刑事课。警备课增设了情报调查管理官,以后又改为处理治安情报的警备情报课。此外,将在钚运输警备期间设置的警备第2课的(钚)海上运输护卫对策室,变更为特殊警备对策室(2000年)。2005年,在第一管区、第二管区、第七管区的巡逻舰艇上编配机动警备队,并于2006年更名,在所有管区的巡逻舰艇都编配了机动警备队。该机构虽是刑事部门主导设置的,但在成立后不久,反恐警备便成为其主要任务。

为加强对中国钓鱼岛的控制,日本海上保安厅不断加强第十一管区海上保安本部的实力,制订设置了“尖阁警备”编队计划,计划在第十一管区部署12艘大型巡逻船,并要求这些舰艇能够在控制中国钓鱼岛周边海域的任务中发挥相当于14艘巡逻舰艇的作用。此外,海上保安厅放宽了海上执法的权限,并在此基础上,再次修改《海上保安厅法》(2012年),新增内容包括海上保安官离岛行使司法警察的

权限(第28条第2款)。在第十一管区新设置了那霸保安部,以强化对中国钓鱼岛的控制。此外,本厅警备课领海警备对策官也升格为领海警备对策室。

随着任务领域的不断扩大,海上走私、偷渡、渔业纠纷等案件的增加,日本海上保安厅认为充实强化海上警备体制势在必行,需要根据任务需求加快巡逻舰艇、飞机等装备建设,确立适应任务需要的业务体系。

巡逻舰艇方面,日本海上保安厅主要强化四方面的体制:一是强化载机巡逻舰距岸100海里以外的海上搜救(SAR)体制(确立200海里以内12小时,200海里以外24小时的快速反应体制);二是强化距岸100海里的大型巡逻舰和飞机的协同能力(确立6小时快速反应体制);三是强化高速中小型巡逻舰艇沿岸海域的快速反应体制(确立1小时快速反应体制);四是强化中小型以及大型巡逻舰艇在通航密集的东京湾、伊势湾、濑户内海的快速反应体制(1小时)。在九州岛西南海域事件后,海上保安厅不仅在新建造的巡逻舰艇上装备了遥控式机关炮,对现役舰艇也实施了改装,并引进了新型大口径机关炮、火控系统,另外还建造了高速机动的巡逻舰艇。

日本海上保安厅虽然在1998年引进了强化警备功能的巡逻舰艇,重点应对可疑船,但高速机动船并不适合中国钓鱼岛周边海域的警备任务。为此,其专门建造了“强化据点功能”的波照间级大型巡逻舰。日本海上保安厅通过舰艇、飞机等联合实施警戒监视,加强针对中国的巡逻态势,阻扰中国公务船的正常执法行动。

航空巡逻方面:一是强化喷气式飞机的SAR体制等;二是确立大型、小型直升机的无空白的直接救助圈(确立距岸100海里以内海域的快速反应体制,内海、海湾等1小时,其他海域2小时);三是强化中型飞机的沿岸巡逻体制;四是引进在恶劣天气也可出动的机型,通过建立2架飞机4机组人员的体制,确立全年24小时的出动体制,强化特殊救难队等机构的输送能力。

反恐方面:自2001年美国发生“9·11”恐怖袭击事件后,反恐领域的工作重新受到重视。此外,福岛第一核电站事故凸显了核电站的脆弱性,使得日本各界对恐怖主义的危险性有了进一步的认识,2011年11月14日,日本出台《关于防止核电站等恐怖事件于未然的强化方案》。在政府提出的推进“海滨危机管理”与《海上人命安全公约》(SOLAS)条约修改等方面,海上保安厅都发挥了重要作用,并且经常参加海滨反恐实战训练。在年初岁末、黄金周的客轮警戒方面,海上保安厅不仅加强了舱内的防范,而且还包括防范对软目标的恐怖袭击等内容。

在打击海盗方面:随着海盗的日益猖獗,反海盗成为海上保安厅警备中的重要任务之一。1999年,日本召开打击海盗行为国际会议,并向东南亚海域派遣巡逻舰、飞机,援助菲律宾等国成立海上保安机构。同时,在本厅设置了专门负责打击海盗的机构,2003年设置国际刑事课海盗对策官,2007年升格为国际刑事课海盗

对策室,并根据《亚洲对付海盗及持械抢劫船只区域合作协定》,向信息共享中心派遣职员等。

在反索马里海盗方面,海上保安厅在海上自卫队的舰艇上派驻搜查官。目前日本没有做出向索马里方面派遣巡逻舰艇的决定,但敷岛级大型巡逻舰被列为“加强远海重大事件处置体制”的装备,并随时做好外派的准备。

另外,由于绿色环保组织抗议日本捕鲸,日本海上保安厅竟然将防备环保组织的海上抗议行为也列入海上保安厅的警备任务。2007年11月至2008年4月间,海上保安官曾在第21次南极海域捕鲸计划调查船上担任警戒任务。

第二节 未来发展重点

安倍晋三上台后,日本在右倾的路线上越走越远,经过精心筹划,分步实施,将中国钓鱼岛“国有化”,并不顾中国的严正抗议,不断提升在中国钓鱼岛的守备级别,专门建立“专属体制”,加强巡逻力量。这将是未来一个时期内日本海上保安厅的任务重点。另外,日本将进一步放宽对海上保安厅海上执法的权限,同时,不断引进先进技术,对海上交通、海上污染、海上救援等实施更加主动、更加严密、更加无缝、更加高效的监控、管理。

一、针对中国钓鱼岛完善“专属体制”

在钓鱼岛问题上,日本海上保安厅将继续充当非法控制的急先锋,来针对中国公务船的正当执法,日本将在2015年完成“尖阁领海专属体制”建设,进一步增强第十一管区的实力。日本以前采用的是支持派遣体制,由各管区抽调舰艇支援负责中国钓鱼岛海域的第十一管区,这样会对其他管区的正常业务工作造成影响,同时在指挥控制方面也存在一定问题。所谓“专属体制”是日本为加强在中国钓鱼岛海域的巡逻,在第十一管区组建专门的队伍,由10艘1500吨级巡逻舰,2艘3000吨级的大型直升机巡逻舰构成。其主要内容如下:第一,在巡逻舰艇方面,继续建造大型巡逻舰,使国头级新型巡逻舰的数量达到10艘,部署在石垣基地。另外,改进、改装现有的2艘大型直升机巡逻舰,以维持其所谓的“12艘+600人”的体制,并通过人员轮换等措施,达到以前14艘舰的巡逻能力。第二,在确保人员和培训方面,为专属体制增加人员编制,扩大海上保安学校的教育培训设施,增加招生数量。第三,在石垣港基地功能建设方面,扩建栈桥、宿舍等必要的基础设施,以

满足舰艇数量增加和人员扩编的需要,同时为舰员提供舒适的休整环境。

为了针对中国大型公务船建设计划和联合海上执法,日本将建立应对体制。日本计划在2015年继续建造6艘大型巡逻舰、4艘中型巡逻舰。另外,灵活使用2艘大型直升机巡逻舰。通过在舰上增加“运用司令中心”,增强目标判别、战术运用能力。

日本与俄罗斯、韩国都有岛礁之争,为什么只为中国钓鱼岛组建“专属体制”?其中一个重要原因就是此岛为中国舰船进入太平洋的重要通道,日本加强在该海域的巡逻实力,对日本有重要的军事意义。

二、继续加强海上执法能力

日本海上保安厅将继续以国际组织犯罪对策基地为中心,与国内外相关机构加强合作,从海事、渔业从业者,以及当地居民那里收集情报,并对此进行深入分析。在发生走私、偷渡可能性较高的海域,利用巡逻舰艇、飞机实施监视、警戒。与此同时,对来自走私、偷渡高发区的船舶进行重点监视、登临检查,以此将走私、偷渡行为阻止在海上。

在护渔方面,日本海上保安厅进一步实施严格、精准的监视工作,将继续与有关机构以及当地渔民等加强联合协作,在情报收集、分析的基础上,有效地利用巡逻舰艇和飞机,提高必要的能力,以迫使企图逃逸或妨碍公务的外国渔船停船。

三、完善海上救助体系

日本海上保安厅将继续努力缩短出发前的准备时间,争取尽早开始海难救助,同时进一步充实完善海上救助、急救体制,提高救助和急救能力,并完善与其他机构的协作体制。海上保安厅认为,日本四面环海,海难多发,为了救助更多人的生命,建立与警察、消防等救助机构和民间救助组织的密切协调合作体制是非常重要的。特别是对于沿岸地区发生的海难,通过进行联合海难救助训练等,充实、完善与公益团体日本水难救济会、NPO法人日本生命服务协会等民间救助组织的协调联动体制,以便确保实施无缝的救助和完美的救助行动。

海上救助的成败很大程度上取决于平时的训练和经验,为了能在发生海难时实施高效救助,2013年海上保安厅共进行了234次联合训练。根据以往救助的经验,迅速派出救助力量和畅通的通信非常重要。因此,未来海上保安厅还将不断更新通信设施,利用先进的信息技术,加强训练模拟装备的建设。

日本海上保安厅除了注重海上救助能力的建设以外,还高度重视对火山、海啸等自然灾害的预测,以及海上交通信息的预报。为此,日本海上保安厅将不断引进更先进、精密的设备,提高预测的准确性和及时性。

第二章 日本海上保安厅的任务与作用

根据日本《海上保安厅法》第三条第二款的规定,海上保安厅的主要任务是通过海上执法、海难救助、防止海洋污染、维持海上船舶航行秩序、预防和镇压海上犯罪、搜查和逮捕海上犯罪分子、管理海上交通、管理海上及水道助航设施,以及确保海上安全的相关事务,实现海上安全。

第一节 主要任务

日本海上保安厅人员编制不多,但承担的任务很多,不但充当海上警察和海上消防队的角色,还是一支准军事力量。海上保安厅的主要任务有四大类,海上筹备、海上救援、海洋情报与海上交通,主要任务和业务工作可细分为以下几部分。

一、确保海上治安

日本海上保安厅的重要任务是维护海上治安,主要担负维护交通安全,查明海上事故原因的责任,另外,还承担打击海上恐怖活动和海上犯罪,追捕可疑船、间谍船等任务,制止走私、偷渡,以及非法投弃废物、非法海上作业等海上犯罪。为了维护海上公共安全,海上保安厅成立了特别警备队,配备了必要装备,以具有机动性能的巡逻舰为核心加强警备。

1. 处置国内非法捕鱼

近年来,全球范围的违规捕捞行为日趋严重,非法捕鱼不仅会对海洋造成污染,造成水产资源枯竭,而且其不当得利的一部分还可能成为不法分子的资金来源。因此,日本海上保安厅与其他相关机构合作打击国内的非法捕鱼行为。根据日本渔业作业法的规定,海上自卫队和美国海军基地附近海域为限制作业区,而普天间机场迁址后,限制区域进一步扩大。所以,管理这些海域是海上保安厅的重要任务之一。

2. 处置外国渔船的违法作业

日本周边水产资源丰富,外国渔船非法进入违规捕捞事件时有发生。这些外国渔船多在夜间或暴雨天靠近专属经济区的边界进行违法作业,一旦发现巡逻舰