

西方“海盗”概念与马来群岛的海上劫掠

Definition of “Pirate” and Maritime Raiding in the Malay Archipelago

杜振尊^{*}
(TOH Chen Chun)

摘要

“海盗”一词源自自古希腊罗马时期，随着时代的不同，海盗的定义也有所不同。在马来群岛的词汇当中，没有“海盗”一词。随着欧洲国家来到马来群岛进行殖民活动后，将一切这个区域的海上劫掠活动视为“海盗行为”，甚至以此为借口扩张其势力范围和领土。随着历史的演变，现代学者开始检讨这种“欧洲中心论”的殖民主义思想，反驳了马来群岛的海上劫掠活动为“海盗行为”的观点。

关键词：海盗、海盗行为、海上劫掠、马来群岛

Abstract

The term “pirate” originated from ancient Greek and Roman languages, and the definition of “pirate” varied over different periods. Moreover, there is no specific term for “pirate” that can be found in the Malay Archipelago lexicon. As the European peoples arrived at the Malay Archipelago to begin their colonial activities, all maritime raiding in this region was regarded as “piracy”. Using this excuse, the colonizers expanded their sphere of influence and territory. However, modern scholars have begun to re-examine this “Eurocentric” view, refuting the Malay Archipelago maritime raiding as “piracy”.

Keywords: pirate, piracy, maritime raiding, Malay Archipelago

一、前言

在“海权”成为重大学术命题的背景下，参考“海盗”具有重大的学术价值和政治意义。本文要讨论的问题是：何为海盗（pirate）？如何来定义海盗行为（Piracy）？最先有海盗的西方国家又是如何直接将马来群岛的海上劫掠者称之为海盗？再

^{*} 杜振尊 拉曼大学敦陈祯禄社会与政策研究中心博士后。电邮地址：birdtoh@yahoo.com

来,“海盗”这一词又是否合适套用在马来群岛呢?这些定义和理论性的问题笔者尝试在本文做出一些讨论。

二、西方“海盗”概念的演变

“海盗”或“Pirate”这一词是源自于西方社会,指的是在海上劫掠的人。“海盗”这一词出自古希腊罗马时代,“海盗”的英文词“Pirate”或“Piracy”,是出自希腊文“peirates/peirato”和拉丁文“pirata”所演变而来的。(Rubin 1988: 1)但是,古希腊罗马时期的海盗与今天“海盗”的定义有很大的不同。在古希腊时期,“海盗”是指合法的军队利用战争来取得的战利品以生存致富,同时海盗也指“下海”需求生计的男子。这一时期海盗绝不是指违反法律的罪犯,而是一种生活方式。到了公元100年,才出现了对“海盗”最早且清晰的定义,即海盗为对船只和海上城市进行攻击的人。(李文沛 2008: 5)

在古罗马时代,“海盗”则是指一群追求生活在罗马霸权以外的人。(Young 2005: 3)对罗马人而言,这些海盗并非违反罗马法律,而是冒犯了罗马霸权。(李文沛 2008: 6)随着越来越多人逃离罗马人的控制,海盗群体迅速扩大,袭击了海上的商船和岸上的村落和城镇,影响了罗马的贸易。迫使元老院决定出兵打击海盗。(康斯塔姆 2010: 7-9)公元前68年,庞培大帝将海盗肃清时,并没有把这些海盗当成法外之民,而是把他们当成叛徒看待。(李文沛 2008: 6)与古希腊时期相比,海盗不再只是简单一个特殊群体,而是成为一个“恶棍”的象征。

进入中世纪后,最著名的海盗是来自北欧的维京人,他们袭击和劫掠了整个欧洲。公元9至11世纪时,在英文文件中并没有使用“piracy”这个词,而是以“Danes”或“Vikings”称海盗。(李文沛 2008: 4)一直到14世纪时,英格兰历史学家拉瑙夫·希格登(Ranalf Higdon)在其著作中将维京人成为“Dani piratae”,后来牛津大学的教师特里维萨(John de Trevisa)将“piratae”翻译成“see theves (sea thieves)”。(Rubin 1988: 13)在英文著作中,最早使用“pirate”一词是在15世纪中叶的牛津英文字典(Oxford English Dictionary)里,不过在当时这种用法仍然没有任何法律内涵,海盗行为也仍然不被视为违法行为。(李文沛 2008: 7)文艺复兴早期,拉丁文“pirata”的意思有战争的背景下的交战国,转变成未许可的私掠海盗。这个词汇是在形容一个掠夺船只和货物的人,但这些风险被认为是参与贸易兴旺时代的代价,仍不属于法律上的犯罪。(Young 2005: 3-4)

随着地理大发现后,载满了世界各地原产品和黄金的商船络绎不绝地航行在海上。这一时期成为了海盗的“黄金时代”,在文学家笔下富有传奇性的海盗头子,如:基德船长(Captain Kidd)、“黑胡子”爱德华·蒂奇(Edward Thatch)、“白棉布杰克”约翰·拉克姆(John Rackham)等,都出现在这一时期。除此之外,一些新兴的民族国家,如:英国、荷兰和法国,为了突破西班牙和葡萄牙的势力,向海盗发出“私掠许可证”,允许他们攻击和劫掠敌对国的船只和货物,并获得战利品分红。这是由国家来主导的海盗活动,除了能增加国家的财富,也能削弱敌对国的势力。私掠船海盗也可以在战时成为海军力量的补充。

海盗在各个海域的盛行，严重地危害了各西方国家利益，尤其是在海上贸易和国际经济的收成。因此，开始有人提出要透过法律来限制“海盗行为”。首先主张“海盗行为”是非法的是16世纪中叶的意大利法学家贞提利斯（Alberico Gentilis）。他认为“海盗行为”与主权国家和君王是否授权有关，不被授权的海上劫掠必须被视为犯罪。在“人类的公敌”（*hostis humani generis*）之下，海盗是全人类的公敌并且没有合法的交战地位。（Young 2005: 4-5）有“国际法之父”之称的荷兰法学家格老秀斯（Hugo Grotius）认为是不是“海盗行为”，须依客观事实判断，而不是取决于是否获得君王的授权。他认为海盗社会与国家有区别，唯一一群人纯粹为犯罪而组成的社会方能称为海盗社会，这种社会只是海盗的集合，不算是国家。（李文沛 2008: 9）他也认为“海盗行为”是犯罪，破坏了国家的合法商业活动和主权，因此，海军占领水域可以扩大管辖权，透过军事行动来保护商业。（Young 2005: 4）这两位法学家即便对“海盗行为”的解释有所不同，但共同的是他们都把“海盗行为”看成是犯罪。

赋予私掠船海盗合法的攻击权力是很危险的事情，因为这些私掠船海盗通常是很难被驾驭。随着欧洲频密的战争，加之私掠船在海上劫掠，使得17世纪欧洲的海盗活动猖獗，范围从地中海扩张到英吉利海峡。（Young 2005: 5）在战争期间，海盗的犯罪行为可以被宽恕，并被赋予委任状来为其君主战斗。战争结束后，这些海盗没有任何谋生的手段，只好回到海上继续劫掠商船，直到下一场战争。（Young 2005: 5-6）这些私掠船海盗原本只攻击固有的敌对国，私掠许可证取消后，他们无所顾忌地攻击和劫掠任何商船。加勒比海、北美洲，甚至非洲西海岸和印度洋都成为西方海盗的热点地区，给海洋经济制造更大的混乱，迫使西方政府采取行动对付这一群海盗。（康斯塔姆 2010: 149）“实际上，在这个时期的欧洲随着海权的扩张，海盗已从原来用于增加财富打击敌人的君主工具，变成严重危害国际关系与贸易，人人得而诛之的阶下囚。”（李文沛 2008: 8）

17世纪起，西方国家为了维护自身的利益和保障海上贸易的安全，开始打击海盗。起初由于海军能力有限，加上在美洲的殖民地没有强硬的统治，打击海盗的成效不高。大约到18世纪中叶美洲才普遍对海盗发出禁令加以取缔。19世纪之后，随着各国海军的健全，海盗再也难以和正规的海军对抗。（李文沛 2008: 9）1856年，英国、法国、俄国、普鲁士、撒丁王国、奥地利及土耳其7国共同签署了《巴黎宣言》，正式宣布废除私掠船制度，意味着只要在海上进行海上劫掠，就构成了非法的“海盗行为”。随后，一系列的草案和协定出台，开始对海盗罪进行系统化和成文化的编纂。

二战以后，联合国开始制定国际法，其中与海洋和海盗相关，1958年《日内瓦公海公约》（Convention on High Sea, HSC）和1982年《联合国海洋法公约》（The United Nation Convention on the Law of Sea, UNCLOS）。《日内瓦公海公约》将“海盗行为”限定在公海或任何国家管辖范围以外的地方，且要求出于私人目的。（陈敬明 2011: 44-45）而《联合国海洋法公约》也将“海盗行为”定义为私人目的，“政治海盗”则不构成“海盗罪”¹。（陈敬明 2011: 46）《海洋法公约》在“海盗行为”的规定大体上仍然承袭《日内瓦公海公约》的条款规定，并未作重大修改。（李文沛 2008:

¹ 关于《联合国海洋法公约》的中文版，可参考<http://www.un.org/zh/law/sea/los/article7.shtml>。

21) 尽管该规定存在一些争议,但以国际公约的成文法形式明确界定海盗罪的概念及构成要件,无疑为国际社会惩治“海盗罪”提供了基本法律依据。(陈敬明 2011: 47)

三、马来语中“海盗”一词的演变

西方的“海盗”概念是否适用于马来群岛?新加坡第二任驻扎官约翰·克劳馥(John Crawford)编写字典时,在“海盗”或“海盗行为”的词条时写道:“在马来语和爪哇语,甚至是其他土著的语言中,没有海盗或海上抢劫的词汇。”(Crawford 1856: 353)现今在马来语中形容“海盗”的词汇是“Lanun”,是20世纪后广泛使用的名词,在此前马来语并没有专有“海盗”的名词,一切在路上和海上抢劫他人财物的行为称之为“merompak”,抢劫的人称之为“perompak”(强盗),或者可以称“海盗”为“perompak laut”(海上强盗)。(Halimi 2006: 188)

马来语“Lanun”一词在18世纪至19世纪时,是指来自于棉兰老岛的一支民族伊拉努人(Iranun/Illanun)。这一支民族是东南亚臭名昭著的掠奴者,席卷整个东南亚海岸上的村庄,劫掠航行在这一片海域的商船,将村民和船员掳掠到苏禄王国作为奴隶贩卖。他们因海上劫掠行为和掠奴活动,而被西方人称之为“海盗”。然而,在马来社会中,伊拉努人也等同于海盗,因此,马来人随后也用“Lanun”来取代原有的“perompak laut”(海上强盗)来称呼“海盗”。(Halimi 2006: 188)而现代印尼语的“海盗”称为“Bajak Laut”,据学者推测“Bajak”应该是来自马来群岛东部的海上民族巴夭族(Bajau)。(Gaynor 2016: 45)从皮列士(Tome Pires)早期的记录来看,巴夭人也在望加锡一带劫掠商船。(皮列士 2011: 184)

根据马来学者从早期的文献调查,从《汉都亚传》(*Hikayat Hang Tuah*)里可以发现1641年以后,马来群岛还是使用“perompak”和“penyamun”来形容“海盗”。

(Ahmad, Ahmad and Harun, 2016: 55)《珍贵的礼物》(*Tuhfat al-Nafis*),是最早采用“Lanun”的古典文献,不过本书的“Lanun”是指伊拉努人。(Ahmad and Ali 1982: 189-190)文西·阿都拉(Munshi Abdullah)在其著作《阿都拉游记—吉兰丹篇》(*Kesah Pelayaran Abdullah*)里,使用了“perompak”来称呼在海上的盗匪,而杨贵谊先生翻译的中文版直接译为“海盗”。该著作的原文也使用了“Lanun”的名词,并在前面加上了“perompak”。以此证明“Lanun”在阿都拉的时代还是指伊拉努人。²另外,从马来王公写给莱特(Francis Light)的马来文书信中,也使用“perompak”来称呼海盗,而伊拉努人则称为“perompak lanun”。(Ahmad, Ahmad and Harun 2016: 55)

从早期英文翻译的马来文词典来看,克劳馥于1856年编写的《叙述印度群岛和邻近国家词典》(*A Descriptive Dictionary of the Indian Islands & Adjacent Countries*)、瑞典天咸(Frank Swettenham)于1881年编写的《英语和马来语的词汇》(*Vocabulary of*

² 参考《阿都拉游记——吉兰丹篇》各处。原文Abdullah bin Abdul-Kadir Munshi, *Kesah Pelayaran Abdullah*, Singapore: Press of Am. Mis., 1838。中文版参考[马六甲]文西·阿都拉:《阿都拉游记—吉兰丹篇》, [新]杨贵谊译,新加坡:热带出版社,2000年5月。

English and Malay 1881) 和丹尼斯 (N. B. Dennys) 于1894年编写的《英属马来亚的字典》(*A Descriptive Dictionary of British Malaya*) 三本主要的词典当中, “Lanun”是指伊拉努人。《英语和马来语的词汇》和《英属马来亚的字典》则将“piracy”翻译为“perompak”和“perompakan”。就此而言, 一直到19世纪末时, 马来语还没有将“海盗”称为“Lanun”, 只有“perompak”。(Ahmad, Ahmad and Harun 2016: 55-56)

在西方的概念里, “海盗”(pirate)与“强盗”(robber)是有所区别的。然而, 从上述的记载和讨论来看, 在马来群岛和西方在观念上是不一样, 并没有将“海盗”与“强盗”区分。“Lanun”一词也是到了20世纪后, 随着西方殖民和软实力的渗透, 才在马来语里形成了“海盗”的专有名词。安东尼·瑞德(Anthony Reid)认为, 欧洲人将“海盗行为”视为非法武装抢劫的概念, 是在帝国的语境下渐渐强加在其他的地区。(Reid 2010: 15)

四、渗透马来群岛的“海盗”概念

西方人将“海盗行为”和“海盗”视为非法的犯罪行为后, 伴随着殖民势力的扩张, 把概念带来了东南亚。研究海盗法历史的学者鲁宾(Alfred P. Rubin)提到, 丹皮尔(William Dampier)在其著作里最早使用了英文词“piracy”来形容干扰来往马六甲海峡船运的马来人。(Rubin 1988: 220)而丹皮尔的“海盗”概念, 其实是源自于荷兰将一切违反其垄断贸易政策的活动, 称之为“海盗行为”, 即使马来人没有涉及海上劫掠活动。(Rubin 1988: 220-221)其中典型的例子, 荷兰人把武吉斯人袭击商船、违反荷兰人通行证制度的行为视为一种直接挑战, 并重申武吉斯人是苏拉威西的弃民, 是“海盗与流氓”。(安达娅、安达娅 2010: 116)

随着西方的殖民势力在东南亚扎根下来, 对于一切损害殖民者利益的海上劫掠活动和殖民体系外的贸易活动, 都视为“海盗”和“海盗行为”。与此同时, “海盗行为”也成为了西方殖民者的一种借口, 用来阻止其他外来势力扩充、扩大自己的势力以及干预东南亚本土政治习俗的手段。(安乐博 2013: 90)

在这一时期, 西方国家已经将所有海上劫掠行为都视为犯罪行为和“海盗行为”。西方人来到东南亚进行殖民活动后, 将这里所有的海上劫掠活动, 包括合法和非法的, 一概视为“海盗行为”。这些观点都可以从殖民时期的官员、旅行家和学者等西方人所留下的档案、书信和航海记录等相关材料所看到。在他们的记录当中, 马来群岛的“海盗”是以负面形象出现。正如早期英国历史学家米尔斯(L. A. Mills)在《英属马来亚》写到:

在马来亚史上没有比海盗更令人印象深刻了。如果提起马来人, 一般人脑海中浮现的是一幅手拿波浪型武士曲剑³, 奸诈和嗜血成性之暴徒形象。他们喜欢从事海盗行业, 偶而还发狂杀人, 使航行在远东海域的欧洲人常有丧命之虞。

(米尔斯 2014: 44)

³ 指的是马来曲形短剑(Keris)。

这种“欧洲中心论”的观点在西方社会普遍存在，以致许多西方人完全认同了荷兰官员艾劳特（C. T. Elout）的看法：“欧洲人有绝对必要建立港口，作为打击马来人的海上劫掠行为，因为他们都是海盗。”这段谈话也成为了1824年的《英荷条约》第5条的订立基础。（Tarling 1978: 18-19）《英荷条约》签订3年之后，马来语翻译官约翰·安德森（John Anderson）（1826, as cited in Tarling 1978: 21）到访苏门答腊东岸，留下了这一句话：“整个海岸（苏门答腊东岸）上的居民，都热忱于海上抢劫。”在菲律宾，西班牙殖民者也将南部的穆斯林妖魔化为“摩洛海盗”，以此为借口动员中北部的天主教徒对南部发动战争。（彭慧 2015: 48）

欧洲人打击马来群岛的海上劫掠活动，除了商业利益和干预本土政治的考量以外，也有像莱佛士和詹姆士·布洛克（James Brooke）等其他西方殖民者，以“文明人”的姿态看待这些土著“野蛮”的习俗。莱佛士在爪哇担任副总督时，曾经表示：“现在轮到我們作为家长，基于人道需要我们介入（海盗行为）。”（Tarling 1978: 16）而布洛克也赞同莱佛士的观点，认为一个慈善的英国政府应该保护商人，同时推动当地的社会福利事业。（安达娅、安达娅 2010: 150）他在1841年成为砂拉越拉惹后，就立马着手打击婆罗洲的“海盗”，他宣称：“不管有没有获得援助，我下一年一定要镇压海盗。在一名绅士的身边是不允许这种状况发生的……”（Tarling 1978: 120）布洛克的私人助理以及后来被委任为纳闽总督的斯宾塞·圣约翰（Spencer St. John）在罗根（Logan）主编的《印度群岛和东亚期刊》中，这样描述马来海盗：“他们大部分住在海岸和河口地区，是渔民和水手，可是因为他们的野蛮和贫穷，使得他们极为贪婪、不守信并且残暴，这些因素促使他们成为海盗。”（St. John 1850: 45）1830年，新加坡驻扎官肯尼斯·莫契森（Kenneth Murchison）认为马来人的海上劫掠行为是：“违反人道，不能被任何文明的政府所容忍。”（安乐博 2013: 111）

马来人在进行土地争夺和权力斗争时，指责对方为“海盗”更容易获得西方殖民者的帮助，也更能合法地占据争议地，而宣称敌对阵营的“非法”。位于苏门答腊东岸的大卡里门岛（Karimun Besar）是个锡矿产地，在19世纪时主权并不明确。英国支持的柔佛统治者苏丹胡先宣称拥有这座岛的主权，岛上的居民也是追随苏丹胡先。1827年，荷兰支持的柔佛王国统治者苏丹阿都拉曼和其武吉斯副王拉惹·贾法（Raja Jafar）宣称大卡里门岛的居民都是“海盗”，以此为道德的至高点上，获得荷兰的援助。他们袭击了苏丹胡先的居民，并最终占领了该岛。（Tarling 1978: 32）

五、“海盗论”的反驳

西方的“海盗”一词用于形容马来群岛居民的海上劫掠行为是否恰当呢？东南亚本土所理解的海上劫掠活动，自欧洲人16世纪的到来开始改变。亚当·杨（Adam Young）认为，18世纪下半叶和19世纪，欧洲人将他们的“海盗”概念，透过帝国主义和殖民主义的进程，掩盖了本地的传统习俗，转而把传统的海上劫掠活动视为犯罪。因此，从这一层面的意思和解释上，应用到东南亚的海上劫掠活动，已经模糊了东南亚“海盗”的内涵，混淆东南亚“海盗”所处的环境。即使是现今国际法对“海盗行为”的定义，套用在东南亚是有问题的。（Young 2005: 10）

实际上，东南亚的“海盗行为”与欧洲不一样，海上劫掠不完全涉及“犯罪”因素，也不是典型的对社会和法律的反抗。因此，这里的“海盗行为”不是外来文明所述的“人类的公敌”。（Young 2005: 9）对东南亚当地人而言，“海上劫掠行为”是一种与战争、奴隶贸易紧密相关的特殊生活方式。在整个东南亚，不同的苏丹王国和部落间彼此的海上互相掠夺，是一种根深蒂固的文化习俗和生活方式。”除此之外，在东南亚，海上劫掠行为是一种英勇高尚的行为和风俗；不但是个人，甚至于整个部落或王国为之效法，被视为当地酋长和部落里的勇士用来增强自身势力、声誉和地位的一种手段。并且，参与海上劫掠活动和加勒比海盗不一样，他们不是悲惨的穷人或惯犯，也不是生活在社会底层、对社会不满的异端或不法之徒；实际上，大部分参与海上劫掠的都是有身份地位的人，受人尊敬的勇士和领袖。他们的行为，不仅为他们在各自的族群中赢得荣誉与地位，还被推崇为勇气与坚韧的楷模。（安乐博 2013: 93）正如文西·阿都拉曾记载到，当莱佛士（Sir Thomas Stamford Raffles）劝阻柔佛苏丹胡申（Sultan Hussein）经商放弃劫掠时，苏丹回答：“抢劫已经成为传统，因此不是耻辱。不过那也不是始于马来人。”（阿都拉 1998: 114）

需要强调的是，并非所有东南亚的海上劫掠都是合法的。15世纪马六甲王朝所编纂的《马六甲法典》（*Undang-Undang Melaka*）和《马六甲海洋法》（*Undang-Undang Laut*）对于海上犯罪明文规定。在《马六甲法典》规定：“如果偷盗船只，并售卖或藏匿它，证据确凿后……他必须赔偿等同于该艘船只价值的钱财给该失主，并处以罚款10金。”（Liaw 1976: 81, as cited in Abel 2016: 30）而在《马六甲海洋法》中对船上货物被盗窃有着以下的规定：“如果一名自由人盗窃了船上金银制品，将依照其国家的法律进行处罚；如果一名奴隶偷盗，并把赃物带给主人，主人也收下赃物，那么该名奴隶会被处以砍手，而其主人则被处以罚款。盗贼与收受者一样有罪。”

（Winstedt and Josselin 1956: 58）从这两部法典对海上犯罪的法规来看，在欧洲人到来以前，马来苏丹对于海盗行为早已知晓并制定法规来保障他们的海洋商业制度。

（Abel 2016: 31）只是在往后几个世纪里，几乎没有一个政治势力和国家能够像马六甲王国在这一区域称霸，使得这些法规无法有效地执行。

因此，马来群岛所理解“海盗行为”，是属于私人的犯罪行为，这一点与1982年《联合国海洋法公约》所定义的“海盗行为”相似。而马来群岛中合法的海上劫掠活动，更像是早年欧洲国家所实行“私掠船制度”。在战争频繁和互相竞争的马来群岛当中的苏丹、拉惹与欧洲国王一样，允许他们的海军与人民对敌国船只进行劫掠。因此，亚当·杨认为“东南亚的海上劫掠惯例应该被视为私掠船。”（Young 2005: 6）

二战以后，无论是西方学者或东南亚本土学者，就开始对“欧洲中心论”和西方殖民的史观进行反思。荷兰学者范罗伊尔（J. C. van Leur）曾告诫不要用欧洲人的分类来描述亚洲的社会和经济现象。（van Leur 1955: 19, as cited in Tarling 1978: 1）塔林则认为，东南亚人在海上的抢劫和暴力行为是存在，但把他们称为“海盗”的理由确实薄弱的。（Tarling 1978: 1）另一位著名的东南亚历史学家詹姆士·沃伦（James Warren）则批评到：“过去与现代的殖民时期历史学家不加考虑地采用了‘炮舰甲板上’的观

点。他们很大程度上依赖敌对方的资料来源，如：西班牙修道士敌视的记录、荷兰与英国的殖民档案，以及莱佛士和布洛克具有影响力的‘马来海盗’报告。”（Warren 2007: 147）安东尼·瑞德指出：欧洲人将“海盗行为”归类为未获“文明国家”允许进行海上劫掠，并在19世纪欧洲人的体制扩张到全世界时，为了保存他们的利益，自诩为“文明国家”。另一方面，他们不允许亚洲的海上战争，将他们视为“海盗行为”并加以抑制。但是，欧洲国家政府所支持的海上劫掠活动，则被认为是合法，被称为是“特许海上私掠”。西方国家这种标准，在当地人眼中是无法接受。（Reid 2010: 19）

本土学者也对西方殖民者将一切海上劫掠行为视为“海盗”的观点进行了反驳。哈利米（Ahmad Jelani Halimi）指出，西方殖民者将马来反对者标签为“海盗”，有利于他们消灭在商业上的本土竞争者。海人、武吉斯人等在海上劫掠，只不过是“战争行为”（Act of War）的延长并运用他们自己的方式来建立政治势力。他认为马来群岛的海上劫掠最重的指控也只能是“劫匪”，而非“海盗”。（Halimi 2001: 15-16）其他的本土学者也赞同哈利米的观点，认为马来群岛的海上攻击与劫掠不符合“海盗行为”的定义，并呼吁马来海洋史的写作要有“自主”精神，别被西方的话语权牵着走。（Ahmad, Ahmad and Harun 2016: 62）还有学者批评到：“西方殖民者与学者将‘海盗’一词赋予东南亚民族，仅仅是从自身的政治和经济利益来判断，而不愿去了解东南亚民族的历史和社会文化背景。”（Ali and Tarsat 2017: 36）

六、结语

从西方对“海盗”概念的演变与海盗罪的规定来看，随着历史的发展，“海盗”的概念是不停地变化，每个时代和每个地区的人类对“海盗”的认识和理解也不一样。大航海时代来临后，世界各地的交流开始增多。西方人来到东南亚后，将他们自身对“海盗”和“海盗行为”的概念带来了东南亚，将所有海上劫掠行为归类为海盗。同时，对西方人而言，任何人、行为、活动只要超出殖民贸易体系或反对该体系，就会被认为是“海盗”或“海盗行为”。（安乐博 2013: 90）

早期西方殖民者将“海盗”概念强加在东南亚人身上的做法，无疑是一种缺乏对东南亚文化习俗的了解。除此之外，西方殖民者为了达到其扩张的目的，将马来群岛的海上劫掠行为列为“海盗行为”，使得他们有合理的借口来占领该地和迫使马来苏丹与他们签订垄断贸易协定。这种“欧洲中心论”的观点在战前西方学界非常普遍。二战后，这种观点遭到现代学者的批评和质疑，可以显示出历史学科的进步以及对殖民史观的一种反思。

即便如此，随着西方殖民思想的渗透之下，东南亚人最终还是逐渐地接受了西方的“海盗”的概念。19世纪以后，随着西方殖民者强力地打击海盗之下，东南亚人的海上劫掠行为也逐渐地被限制。所谓的“野蛮”习俗也被西方的宣导和武力威胁之下，马来人、海人、伊拉努人、伊班人等的海上劫掠习俗也被强制废除。在西方世界主导的现代化与全球化的进程之下，国际社会的秩序也随着被建立起来，无论是合法或非法的海上劫掠，都会被现代国家和国际社会所唾弃。

参考文献

- 阿都拉 (Munshi Abdullah) 著、杨贵谊译, 1998, 《阿都拉传》, 新加坡: 热带出版社。
- 安达娅 (Barbara Andaya Watson)、安达娅 (Leonard Andaya) 著、黄秋迪译, 2010, 《马来西亚史》, 北京: 中国大百科全书出版社。
- 安乐博 (Robert J. Antony) 著、张兰馨译, 2013, 《海上风云: 南中国海的海盗及其不法活动》, 北京: 中国社会科学出版社。
- 陈敬明, 2011, 《海盗罪研究》, 博士论文, 大连: 大连海事大学。
- 康斯塔姆 (Angus Konstam) 著、杨宇杰、赵国海、董燕等译, 2010, 《世界海盗全史》, 北京: 解放军出版社。
- 李文沛, 2008, 《国际海洋法之海盗问题研究》, 博士论文, 北京: 中国政法大学。
- 米尔斯 (L. A. Mills) 著、廖文辉译, 2014, 〈海盗与海峡殖民地〉, 《南洋资料译丛》, 2014 年 2 期。
- 彭慧, 2015, 《菲律宾穆斯林的“摩洛形象”研究》, 武汉: 华中师范大学出版社。
- 皮列士 (Tome Pires) 著、何高济译, 2011, 《东方志: 从红海到中国》, 北京: 中国人民大学出版社。
- Abel, Scott C. 2016. *A covert war at sea: piracy and political economy in Malaya, 1824-1874*, PhD Thesis, De Kalb: Northern Illinois University.
- Ahmad, Ibrahim, Faris Ahmad and Shariff bin Harun 2016. Pelanun di Selat Melaka Sekitar Abad Ke-19: Pensalahtafsiran Pihak Barat. *Jurnal Sultan Alauddin Sulaiman Shah*, 3(2), 50-64.
- Ali, Ismail and Mosli Tarsat 2017. The Iranun in Borneo: Pirates or Heroes from the Maritime Perspective, *SEJARAH: Journal of the Department of History*, [S.l.], 16 (16).
- Crawfurd, John 1856. *A descriptive dictionary of the Indian Islands and adjacent countries*. London: Bradbury & Evans.
- Gaynor, Jennifer L. 2016. *Intertidal history in Island Southeast Asia: submerged genealogy and the legacy of coastal capture*. Ithaca and London: Cornell University Press.
- Halimi, Ahmad Jelani 2001. Lanun, pedagang atau penguatkuasa: kes puak Iranun di Johor-Riau. *Majlis Polemik Sejarah Malaysia* ke-18, 22 Feb 2001.
- Halimi, Ahmad Jelani 2006. *Perdagangan dan perkapalan Melayu di Selat Melaka abad ke-15 hingga ke-18*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Reid, Anthony 2010. Violence at sea: unpacking “piracy” in the claims of states over Asian Seas. In *Elusive pirates, pervasive smugglers: violence and clandestine trade in the Greater China Seas*, edited by Robert J. Antony, Hong Kong: Hong Kong University Press.
- Rubin, Alfred P. 1988. *The Law of Piracy*. Newport, Island Rhode: Naval War College Press.
- St. John, Spencer 1850. The piracy and slave trade of the Indian archipelago. *Journal of the Indian Archipelago and Eastern Asia*, edited by J. R. Logan, Vol. 4, Singapore.
- Tarling, Nicholas 1978. *Piracy and politics in the Malay world: A study of British imperialism in nineteenth Southeast Asia*. Nendeln: Kraus Reprint.
- Warren, James Francis 2007. *The Sulu zone, 1768-1898: The dynamics of external trade, slavery, and ethnicity in the transformation of a Southeast Asian maritime state* (Second Edition). Singapore. NUS Press.
- Winstedt, Richard and P.E. De Josselin De Jong 1956. The Maritime Laws of Malacca. *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 29, No. 3 (175): 22-59.

Young, Adam J. 2005. Roots of contemporary maritime piracy in Southeast Asia. In *Piracy in Southeast Asia: Status, issues, and responses*, edited by Derek Johnson and Mark Valencia, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.