

重大海盜案例分析研究

陳彥宏*、陳護元**

摘要

國際間的海盜活動已經愈來愈猖獗，其勢力與觸角伸展至全球各地。依據 1998 年聯合國國際海事組織的年度報告顯示，海盜攻擊案件為 210 件；而在其 1999 的年度報告年更達 309 件，已達 1991 年的 3 倍以上；到了 2000 年甚至到達 471 件，平均每天就有 1.3 件海盜攻擊事件發生。自由的海上儼然已成為海盜的犯罪天堂。本研究主要藉由蒐集彙整國內外相關海盜持械攻擊事件之文獻資料，調查這批分佈在各國領海和公海並各自策謀犯罪活動，及其在海上肆意殺人掠貨的重大海盜持械攻擊案件，分析海盜之犯罪現況、犯罪方式與型態。本研究也同時分析探討近年來國際間因應海盜之作為與策略，並提出防範海盜攻擊之有關建議。

壹、緒論

海盜的行為以及海盜的歷史典故，可能可溯至人類在航海歷史的肇始。不論是人類貪婪的掠奪與殘暴的殺害，抑或是刻意的賦予政治、宗教、正義或是劫富濟貧的美名，一樣的暴行，固然大多數都是遭人唾棄的，卻也有部分讓人是非不分的歌詠流傳。

從早期北歐的維京海盜，到目前擁有自動化武器以及高速船艇的現代化海盜，海盜對全體海上從業人員性命財產的威脅與日俱增。近年來更在國際恐怖主義的氣焰逐日抬頭以及全球性的景氣蕭條與衰退的刺激下，跨國性犯罪集團的海盜行為，已不再是過去單純的搶錢或勒索，而是劫貨、劫船與殺人棄屍的駭人行徑。

本研究主要藉由蒐集彙整國內外相關海盜持械攻擊事件之文獻資料，調查目前分佈在各國領海和公海並各自策謀犯罪活動，以及在海上肆意殺人掠貨的重大海盜持械攻擊案件。並藉由這些案例資料，分析海盜之犯罪現況、犯罪方式與型態。本研究也同時分析探討近年來國際間因應海盜之作為與策略，並提出防範海盜攻擊之有關建議。除了提供航運界與政府有關機關作為參考外，也希望能夠引

* 國立台灣海洋大學海事安全研究中心主任、英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士

** 中央警察大學水上警察研究所研究生

起航運界、政府機關與學術單位對於海盜問題的重視，期能共同打擊海上的暴力搶劫行為，以達航運安全的最終目的。

貳、海盜歷史回顧

自有船隻航行於海上起，海盜的行為即告誕生。在古地中海地區，許多國家為了展示自己的勢力，而企圖控制海上的航線，並且經常攻擊航行途中的敵手。海盜行為在越演越熾盛時，進而形成了偉大的海盜時代，比如說，維京、希臘、羅馬及迦太基等諸國，都與海盜結下不解之緣。

在海盜歷史上，曾經在不同時段出現過兩批強大和慍悍的海盜，實力形同軍隊，令來往其控制範圍的商船聞之喪膽，而他們活躍於海上的歷史，長達數百年之久。其中，早在西元十一世紀前，北大西洋地帶出現一群來自北歐的維京海盜(Vikings pirate)，專門在海上幹起不法勾當，蠻橫無阻的到英國、法國進行搶劫，有的移民到冰島，又有人到俄羅斯進行買賣交易。當他們回到挪威以後，帶回了宗教、教育等文明，結束了二百五十年之久，轟動一時的海盜時代。

到了十六世紀，出現了位於北非的巴巴里海盜(Barbaric pirate)，他們控制了阿爾及利亞、突尼西亞及摩洛哥等國，並集宗教、政治與盜匪身份於一身，以回教世界的名義，對抗歐洲基督教世界，也反抗歐洲殖民主義。為了持續反抗活動，這群極端份子靠打劫歐洲商船為生，以致歐洲國家對他們深惡痛絕，一些國家如西班牙、英國、美國及荷蘭等海軍，曾試圖剷除這群海上公害，卻功虧一簣、無功而返，直到法國人佔領阿爾及利亞，並全權控制它的政治及經濟命脈後，巴巴里海盜才重返陸地，結束三百多年橫行無阻的海盜時代。

除了北非的巴巴里海盜外，十六世紀尚有一群因為帝國主義的發展所產生的海盜。當時，歐洲各海上強國為了增加國內財富與削弱他國力量，均頒予船隻緝拿特許證。而擁有緝拿特許證的船隻就有權攻擊、掠奪、擊沈或俘虜敵國所屬的船隻。舉例而言，英國在當時即造就了兩位私掠英雄—法蘭西斯德雷克與亨利摩根。兩位私掠英雄均是成功地掠奪西班牙的運寶船與藏寶處所，因而獲得豐富的財寶，他們兩位回國後皆因為海上的豐富戰果而受封為爵士。這些特許的船隻一般被稱為私掠船，但是私掠船其實與海盜船無異，因為國家並無法有效控制私掠船的行為。後來這些私掠船逐漸不受控制，轉入地下成為海盜，反而成為歐洲國家的威脅。

帝國主義的向外發展，除了造就私掠制度下的海盜外，尚提供了海盜極佳的生存背景。因為當時各海上強國忙於與敵國交戰，無力維持海上船舶的安全，因此，海盜行為在十六世紀至十七世紀之間非常盛行。當時即出現了一位家喻戶曉的海盜 - 黑鬍子(艾德沃提區)，他經常出沒於卡羅萊納州與維吉尼亞州附近，肆意襲擊商船，有一次甚至綁架了卡羅萊納州州長，全盛時期還封鎖了南卡羅萊納

州的查爾斯敦港。由於黑鬍子的惡名昭彰，維吉尼亞州州長重金懸賞他的首級，最後黑鬍子終於死於羅伯梅納上尉的追捕之下，結束了他兩年多的海盜生涯。

在十八世紀帝國主義發展臻於成熟後，各國開始致力於發展海軍剷除海盜，因此不管是私掠制度下的海盜，或者民間自組的海盜，皆開始面臨被海軍殲滅的危險與恐懼。各國海軍勢力的增長確實重挫了盛極一時的海盜，但不容置疑，無論如何，在人類貪婪的心態驅使下，仍舊無法使這項古老的「行業」絕跡。¹

在亞洲方面，明朝因為實施海禁政策，除了允許朝貢船入港外，禁止民間從事海上貿易。因此，民間的海外貿易從明代以後才開始興盛，而頻繁往來於海上的貿易船，總會令人存有非份之想。例如明朝時期，由琉球至福建的朝貢船即經常遭受日本倭寇的襲擊。日本倭寇騷擾中國與朝鮮沿海，起於元代，終於明末，前後四百多年。對中國東南沿海一帶而言，倭患最嚴重的時期是明代嘉靖、隆慶年間。隆慶之後，當萬曆皇帝在位的四十八年內，倭寇入侵危機始終存在，而倭寇對閩、浙、粵等省沿海的騷擾，則持續了幾十年。直到明朝派出戚繼光與俞大猷等名將大力圍剿後，始趨絕跡。^{2, 3}

乾隆年間的張初郎、嘉慶年間的蔡牽皆曾經是令人聞風喪膽的海盜巨頭，他們不僅打劫商船、漁船，甚至強制航行的商船購買一種稱做「打單」的通行證，船隻若有「打單」則保證商船在海上的航行安全，沒有則不許航海，加以攻擊。販賣「打單」即是海盜收入的來源。⁴蔡牽經過清朝政府的大力掃蕩，於嘉慶十四年被殲除。在蔡牽之後，勢力壯大者為張保，張保以香港附近各島嶼為基地，劫掠沿海的外國貨船的行徑，也足以讓過往船隻膽顫心驚。

至今，「海盜時代」雖已走入歷史，頭繫紅巾、臉露刀疤的海盜形象早已遠去。不過，海上世界從未因此安寧過，近年來在國際恐怖主義的氣焰逐日抬頭以及全球性的景氣蕭條與衰退的刺激下，反而一年比一年猖獗。近廿年來，海盜更趨向國際化和更具組織性了，他們的勢力和觸角伸展至全球各地，成群結隊的小海盜則成為他們的嘍囉。這批分佈在各國領海和公海的小嘍囉便各自策謀犯罪活動，在海上殺人掠貨，海上儼然成為海盜的犯罪天堂。其中，亞洲海盜的行徑更是全球聞名，他們雖不能如維京和巴巴里海盜般，勾劃一個大海盜時代，卻已經足以嚴重威脅在亞洲海域上航行的船隻，進而使亞洲航線被喻為「國際黑色航線」之一。

¹ 海盜傳奇，Channel Discovery .

² <http://webca.moi.gov.tw/cgi-bin/hi.asp?Xrade=y002>, visited August. 25. 2001.

³ 蘇素增，戚繼光抗倭，at http://content.edu.tw/junior/history/ks_edu/m/m3-5-5.htm, visited october. 15. 2001.

⁴ 松浦章著劉序楓譯，清代的海上貿易與海盜，史聯雜誌，第30期，第89-96頁，民國86年12月。

？、現代海盜的定義

海盜行為的定義主要可分為狹義與廣義兩種。狹義係指國際法對海盜行為所作的定義；廣義則指國際海事局對海盜行為的定義。茲分述其定義與內容說明如下：

就國際法的層面而言，海盜行為受國際社會普遍管轄，為公海自由原則(Freedom of the High Seas)的一大例外⁵。公海上船舶原只受船旗國排他管轄，但若從事海盜行為，任何一國軍艦均可以加以逮捕，並送交軍艦所屬國審判、處罰。為免公海自由原則受到不必要的破壞，國際法對海盜行為的界定採取嚴格的標準。就現行國際法而言，1982年聯合國國際海洋法公約第101條將海盜行為定義如下⁶：

1. 私人船舶或私人飛機的船員、機組成員或乘客為了私人目的，對下列對象所從事的任何非法的暴力或扣留行為，或任何掠奪行為：
 - (1) 在公海上對另一船舶或飛機，或對另一船舶或飛機上的人或財物；
 - (2) 在任何國家管轄範圍以外的地方對船舶、飛機、人或財物；
2. 明知船舶或飛機為海盜船舶或飛機之事實，而自願參加其活動的任何行為。
3. 教唆或便利第1.或2.項所述行為之任何行為。

雖然較嚴格的海盜行為定義可以維護公海自由原則與船舶航行之權利，但是近年來發生之許多海上暴力行為卻不能完全符合其定義。這些海上攻擊事件不構成國際法上的海盜行為，卻嚴重危及國際航運安全，亟待處理。因此，國際海事局(International Maritime Bureau, IMB)把所有在海上發生的登船搶劫或暴力事件，皆歸納為海盜行為，而不論肇事的地點在公海或領海內。

國際海事局將當代海盜行為定義為「意圖涉嫌使用暴力以達竊盜或從事其他犯罪目的的任何登船行為」⁷以討論較廣泛的海上暴力事件。惟因定義的不同，對海盜案件的統計與定義即造成很大的差異。以亞洲為例，如在馬六甲海峽狹長的水道中發生之案件，幾乎都在領海內，海盜案件統計下來，根據國際法的定義與國際海事局的定義可以產生個位數的案件與數十件案件的差異。因此，許多國家要求重新檢討海盜的定義。其中，馬來西亞政府即是長久以來不斷提出檢討的國家。馬來西亞政府一再強調在公海地帶，抱持著攻擊、偷竊及其他暴力目的，而蓄意登船／成功登船的行為，才是「海盜行為」(Piracy)。至於，在領海中發生的偷竊

⁵ 黃異，國際海洋法，第80頁，國立編譯館，1998年10月一版。

⁶ 黃淑芳，國際法上海盜行為之研究—兼論南海海盜問題，政治大學外交所碩士論文，第2頁，八十八年四月。

⁷ 國際海事局的定義：the act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and the capability to use force in furtherance of the act.

及搶劫事故，應稱之為「持械搶劫」(Armed robbery)。

這些國家在維護該國自身的聲譽之餘，亦要求整理一個精準的海盜行為及持械搶劫的數據。為此，聯合國國際海事組織(U.N. International Maritime Organisation, IMO)海事安全委員會，在其第 984 號公告(MSC/Circ. 984)中對「海盜行為」(Piracy)與「對船舶之持械搶劫」(Armed robbery against ships)作出定義。

其中「海盜行為」採用 1982 年聯合國海洋法公約對於「海盜行為」的定義；「對船舶之持械搶劫」的定義則指「在任何國家管轄範圍之內，不同於「海盜行為」之直接對於船舶、船上之人員或財產之非法的暴力、扣留或掠奪行為或者因此之威脅行為」⁸。

目前國際海事組織所討論及統計的海上暴力及持械搶劫案件皆來自上述「海盜行為」與「對船舶之持械搶劫」兩種定義，如此一來，不但定義明確，統計案件的數據也比較令人信服，最重要的是，它將目前最為嚴重之持械搶劫列入討論的範圍。本文所探討之海盜案件即採廣義的定義，即包含「海盜行為」與「對船舶之持械搶劫」。

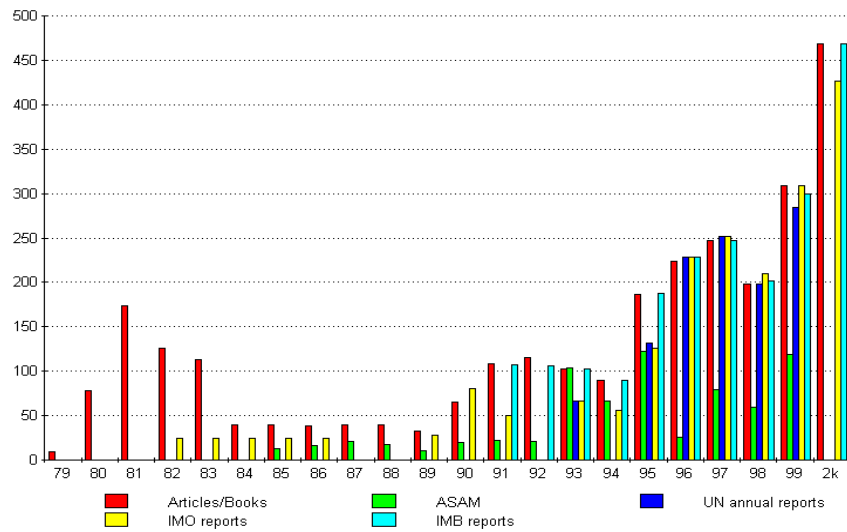
肆、海盜與持械搶劫案例統計

依據聯合國國際海事組織(IMO)海事安全委員會(MSC)的資料顯示⁹，向國際海事組織報告並且登記有案的海盜攻擊案件在 1998 年為 210 件；而在其 1999 的年度報告年更達 309 件，已是 1991 年的 3 倍多；到了 2000 年甚至到達 471 件，平均每天就有 1.3 件海盜攻擊事件發生，由此可見海盜活動已愈來愈猖獗。復依據國際海事組織的統計，自 1984 年起至 2001 年五月止共計 2309 案；以最近二年的案例分析，從 1999 年的 309 件大幅升高為 2000 年的 471 件，增加案例達 162 件，成長達 52%。這類海盜攻擊事件的急速成長，也可就不同的資料來源的統計圖中發現(圖一)。¹⁰

⁸ 國際海事組織海事安全委員會的定義：Any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of “piracy”, directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s jurisdiction over such offences .

⁹ IMO Maritime Safety Committee – 74th session: 30 May – 8 June 2001, <http://www.imo.org>.

¹⁰ Bruyneel, Mark, Modern Day Piracy Statistics, 7 February 2001, at <http://www.geocities.com/Tokyo/Garden/5213/figures.htm>, visited July. 25. 2001.

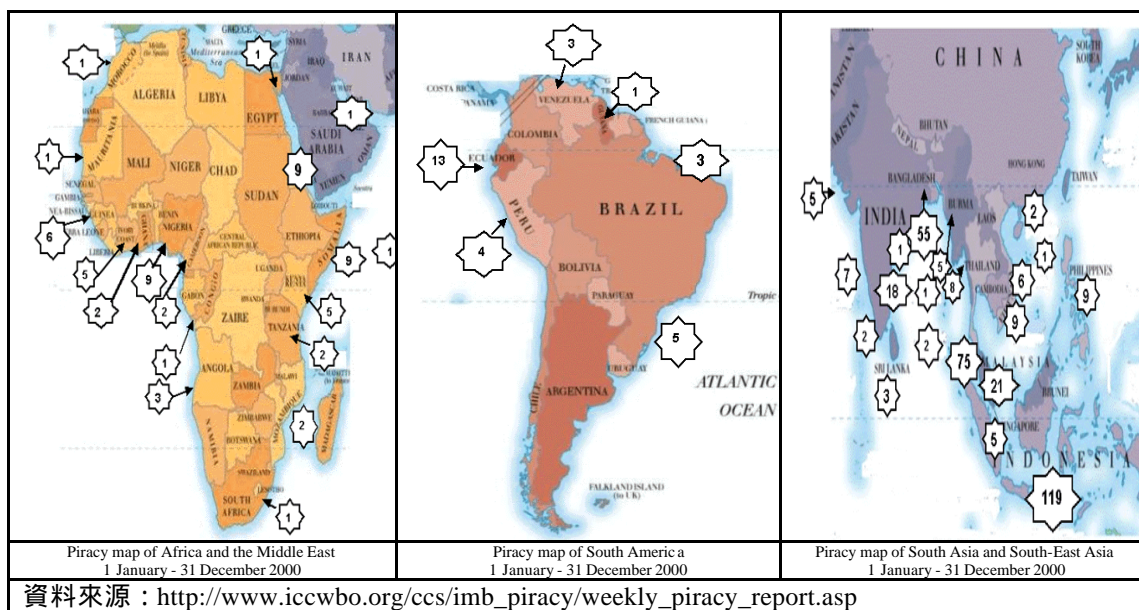


圖一 海盜攻擊事件統計圖

雖然上圖所顯示的海盜統計數目是從 1979 年開始，不過這並非代表之前沒有發生過海盜案件，只是資料未能記錄或保存使然。而圖中 1980 年代的統計數字只是大約的估計值。因為該時期並無官方的統計資料，只能依據文獻與相關學者的統計資料作一粗略的估計值。官方的統計上，聯合國國際海事組織(IMO)於 1984 年開始統計海盜案件，並提供海盜案件的統計報告。此外，1992 年國際海事局(IMB)的海盜案件報案中心(Piracy Reporting Centre, PRC)成立，也開始統計全球的海盜案件。至此，海盜案件始有較正確的官方統計。然而事實上，這一些數據還是經由正式報案與調查統計後的結果，其他未經調查與正式報案的件數應較此數據超出甚多¹¹。

依據 1998 年，國際海事局的調查分析顯示，海盜及持械搶劫的主要風險區域主要仍集中於南美的部分地區，非洲、東南亞及南亞區域，其中，特別以東南亞及南亞區域為甚。以 2000 年的統計為基準，各主要風險區域的海盜及持械搶劫的發生次數分布可簡如圖二所示：

¹¹ 依據 IMB 的推估每 10 件的海盜案件中，有報案的案件數約為 2 件。



就 1999 年及 2000 年區域性的海盜行為及持械搶劫犯案狀況分析(詳如表一)，雖然值得慶幸的在地中海區域自 1999 年的 4 件降為 2000 年的 2 件，西非水域自 36 件降為 33 件，但在麻六甲海峽方面卻自 37 件成長為 112 件，成長 202.7%；印度洋方面自 51 件成長為 109 件，成長 113.7%；東非水域自 16 件成長為 29 件，成長 81.3%；南美及加勒比海水域自 29 件成長為 41 件，成長 41.4%。從這些高度成長的海盜及持械搶劫案例中，不禁讓人對於現今的海上治安產生莫大的憂慮與恐懼。

		麻六甲海峽	南中國海	其他遠東地區	印度洋	東非水域	西非水域	南美及加勒比海	地中海
1999	國際水域	16	8		2	9	3	0	0
	領海	13	103		40	6	23	15	1
	港區水域	8	25		9	1	10	14	3
	小計	37	136		51	16	36	29	4
	合計	309							
2000	國際水域	75	24	1	15	17	1	3	2
	領海	25	82	3	62	6	18	26	
	港區水域	12	34	1	32	6	14	12	
	小計	112	140	5	109	29	33	41	2
	合計	471							

資料來源：IMO MSC/Circ.942, MSC/Circ.991

同時，在聯合國國際海事組織的分析報告中更明白的指出，在上述的這

些海盜及持械搶劫的案例中，事實上大部分都是發生於領海甚或錨泊或繫泊中的船舶，並有大多數的案件都是由五至十人甚或十人以上攜有刀械或槍枝的全副武裝的暴徒所為。在 2000 年的案例統計中，計有 72 名船員遇害身亡，129 名船員受傷，5 名船員失蹤；除此之外，計有一艘船舶被摧毀，二艘船舶遭挾持，三艘船舶失蹤，另有三起案例中匪徒使用炸藥裝置。

伍、重大海盜案例分析

案例一：M.V. Anna Sierra

1995 年 9 月 13 日一艘賽浦路斯籍的 Anna Sierra¹²號貨輪載著 12000 噸，價值 500 萬美元的蔗糖，由泰國駛往菲律賓的途中，遭遇大約 25 至 30 名持衝鋒槍、手槍和匕首的蒙面海盜登船挾持，海盜使用手銬銬住船員，並將他們監禁在機艙。兩天後海盜在越南外海放下一艘救生筏及一個由浮筒與木板臨時製成的浮具，讓 23 名船員分別乘坐離開，臨行前海盜還對原已不堪一擊的浮具開火，才予以放行，任其在沒有任何食物與航行裝備的情形下自生自滅；幸而後來被越南漁民救起，未造成人員傷亡。

事後賽浦路斯政府立即聯絡國際刑警組織、美國區域搜救單位、美國空軍與國際海事局，發佈懸賞協尋通告，不久接獲消息指出該船正在中國大陸北海港，國際海事局派員前往調查，果然發現更名為“Artic Sea”的 Anna Sierra 輪，原船名字樣仍隱約可見。這次攻擊顯然經過預謀策劃，因為海盜在攻擊該船之前便已經與中國當地之貿易公司簽訂買賣糖貨之交易，並且收取超過 100 萬美元之預付款。

該船在同年 9 月 20 日駛抵北海，更名後的船舶文件註明為宏都拉斯籍商船，但宏都拉斯並無名為 Artic Sea 輪的船舶註冊資料，而且該船船上之糖貨包裝袋上仍貼有原公司標籤，因此中共公安局在 9 月 25 日扣留該船與其船上 14 名嫌犯(2 名馬來西亞人、12 名印尼人)。1995 年 12 月中共當局正式宣佈 Artic Sea 輪即是失蹤的 Anna Sierra 輪，但以仍須調查為由拒絕將該船交還原主。最後，中共當局分別在 1996 年年底與 1997 年 2 月將所有海盜嫌犯遣送回國，並未加以起訴。公安局的解釋是這些人並未在中國境內犯罪，中共對其沒有管轄權。^{13, 14}

案例二：M.V. Petro Ranger

1998 年 4 月 19 日，掛著馬來西亞國旗的油輪 Petro Ranger 輪，從新加坡港口

¹² DWT12934, Call Sign 5BVG, detained at Beihai, Lloyd's Confidential Index 1996, p1409.

¹³ 黃淑芳，國際法上海盜行為之研究—兼論南海海盜問題，政治大學外交所碩士論文，第 89 頁至 90 頁，八十八年四月。

¹⁴ Mark Bruyneel, "Tale of a Modern Pirate Gang", November 2000, at <http://www.geocities.com/Tokyo/Garden/5213/gang.htm>, visited July. 25. 2001.

出發，向越南胡志明市航行，到了南中國海，這艘載有價值一百七十萬美金的柴油和噴射機燃料的油船被海盜搶劫，連續十一天與船東失去聯絡。當它被中國海南島海口的海警發現時，船隻已改掛宏都拉斯旗，並以 WILBY 的船名及證照航行海上。

事發當日，一組為數 12 名的印尼海盜，利用入夜時分大部分船員就寢之時，持械強行登輪成功，並熟練的自行操控船舶的航行。顯而易見，這些海盜均受過正統的航行訓練。至於，澳洲籍的船長與船上分別來自馬來西亞、加納、孟加拉、緬甸以及印度的 20 名船員經歷了威脅、網綁、監視居住等等折磨後，被迫安裝卸油機具，將六千公噸的柴油轉駁至兩艘小型油輪。

1998 年 5 月 1 日，船東接獲來自中國海南島的通知，查獲疑似 Petro Ranger 的 Wilby 輪走私盜賣柴油，並扣留船上 33 名船員。雖經船東解釋除 21 名船員外其餘均應為海盜，不料中國方面仍以嫌疑犯來對待之，直至 5 月 28 日，才由船東具保將船員釋放。

至於船上原載有一萬一千公噸的柴油和噴射機燃料，遭海盜劫走六千公噸後，Petro Ranger 的船東理應取回剩餘的貨物，偏偏事有出入。5 月 13 日，中國當局告知船東為了進一步調查案件，派出小型油船卸下 Petro Ranger 船上剩餘的油品。到了 5 月 27 日，船東發現海南省物資拍賣市場的拍賣公告中將這一批為數三千三百噸的進口柴油和一千五百八十噸的進口航空汽油，以所謂的「贓物」盡數拍賣，而所得金額被充公撥入中國國庫。另外，中共逮捕之 12 名印尼海盜嫌疑犯竟遭中共以證據不足為由，全數釋放，引發國際海事局強烈抨擊。¹⁵

案例三：M.V. Tenyu

1998 年 9 月 27 日，一艘日本船東擁有之載重噸 4240 噸的巴拿馬籍貨輪 Tenyu 輪¹⁶，運載大約 3000 噸的鉛錠貨物由印尼駛往南韓的仁川港途中，在麻六甲海峽失蹤。

同年 12 月 17 日，Tenyu 輪以新的船名 Sanei-1 輪，與新的 16 名印尼船員，出現在中國大陸江蘇省的張家港港口。中共的港口官員發現這艘十四年的舊船 Sanei-1 輪只有船名附近的區域上過新漆，因此覺得該船很可疑，於是通報國際海事局。結果 Tenyu 輪船東指派的律師發現該船的引擎序號與失蹤的 Tenyu 輪相同，而且該船的註冊文件乃是偽造的。該船因而在 1999 年 12 月 22 日宣布證實為失蹤之 Tenyu 輪貨輪，國際海事局也開始展開全面的調查，惟失蹤之 15 名船員(13 名

¹⁵ 黃淑芳，國際法上海盜行為之研究—兼論南海海盜問題，政治大學外交所碩士論文，第 91 頁，八十八年四月。

¹⁶ DWT4240, IMO No. 8514241, MSC/Circ. 880, No. 16.

大陸人，2名韓國人)仍然音訊全無，據推斷則可能已全部遇難了。

該船經中共官員扣留後，船上之 16 名船員被中共以海盜嫌犯之罪名逮捕。但是過了不久，儘管確認了其中 2 或 3 名與 1995 年之 Anna Sierra 輪事件之犯罪組織有關¹⁷，但是中共不但未將這些嫌犯定罪，還將其遣送回印尼。¹⁸

案例四：M.V. Cheung Son

1998 年 11 月十六日，香港船東擁有之載重噸 16785 噸的巴拿馬籍散裝貨輪 Cheung Son¹⁹輪，在上海承載一批價值 65000 美元的礦渣準備開往馬來西亞 Kelang 港，卻在台灣海峽突然失去蹤影。該船所屬的香港船公司和船上 23 名中國大陸船員的家屬一直無法與其取得聯繫，據判斷係遭海盜攻擊。

同年十二月間，廣東省漁民陸續在海上撈獲十具屍體，經證實全為 Cheung Son 輪船員。這些船員的屍體均遭五花大綁，身上有彈孔、口塞物體、腰繫重物，顯然是計畫性的殺人滅口。經過數月偵察，廣東省公安局在 1999 年三月宣布偵破本案，逮捕近二十名歹徒，也證實 Cheung Son 輪全數船員均已遇害。

廣東省公安局表示，這些海盜係由國際海盜集團指揮犯案，主犯為印尼的商業巨亨(Liem Sioe Liong)，在中國大陸招兵買馬，購買船隻、槍枝、迷彩服、手銬等，駕駛鐵殼船冒充海上緝私人員出海搶劫。落網嫌犯供稱由於未能搶得豐厚財物，遂殺害全船船員洩憤，隨後便在汕尾附近海域將 Cheung Son 輪船舶交由十多名外籍船員開走轉賣。最後，有 13 名嫌犯因為該事件被中國法院判決死刑，另外 18 名被判決終生監禁。^{20, 21}

案例五：M.V. Alondra Rainbow

1999 年 10 月 22 日，載重噸 7,762 噸的日本船東擁有之巴拿馬籍貨輪 Alondra Rainbow²²輪，載運 7000 噸的鋁錠由印尼的 Tanjung 港駛往日本 Miike 港途中，在剛駛出印尼的港口不久，在當地時間下午八點十分，10 名戴面具之持械海盜就乘坐一艘高速快艇駛近該船，並強行登輪，然後海盜以攜帶之手槍及刀械控制全船。

¹⁷ 經過變更之 Anna Sierra 號與經過變更之 Tenyu 號的船員名單中有 2 位船員名字相同：Gary E.P. Mandry 與 Gary Elman。

¹⁸ <http://www.geocities.com/Yosemite/7915/9901/Pirates.html>, visited August. 20. 2001.

¹⁹ DWT 16785, IMO No. 7706378, MSC/Circ. 899, No. 19.

²⁰ 黃淑芳，國際法上海盜行為之研究—兼論南海海盜問題，政治大學外交所碩士論文，第 1 頁，八十八年四月。

²¹ Vu Kim Chung, “13 Pirates Sentenced to Death”, December 1999, at <http://www.geocities.com/TimesSquare/Hangar/4607/00-01/PIR-13-execution.html>, visited August. 25. 2001.

²² DWT 7762, IMO No. 9178094, MSC/Circ. 937, No. 9.

全船 17 名船員(二名日本船員，十五名菲律賓船員)被蒙上眼睛並且雙手被綁在後，隨後十七名船員被另一艘小船接駁離開。這些船員經過六天的監禁後，被迫換乘充氣式救生筏在海上漂流，而且海盜只給予少他們少量的基本食物過活。此期間雖然有六艘船舶經過，不過，這 17 名船員並未獲救，直到經過 11 日後(1999 年 11 月 9 日)，這些船員才由泰國的漁船船員救起，並於泰國的 Phuket 島上岸。該船船長上岸後隨即向當地警察機關報案。對於 Alondra Rainbow 的船員而言，這固然是個恐怖的經歷，不過能幸運的保全性命，也已經算是不幸中的大幸了。隨後國際海事局立即發佈該事件之消息於各海上船舶及有關當局。²³

同年 11 月 13 日，在南印度洋有船舶發現一艘與 Alondra Rainbow 輪相似的船舶，於是國際海事局通報斯里蘭卡的有關當局及印度海岸防衛隊。同年 11 月 14 日，印度海岸防衛隊在其海域鎖定一艘可疑貨輪，並且經過兩天的追蹤後，印度海岸防衛隊於該船穿越阿拉伯海時，實施警告射擊，然而該船拒絕停船並且加速逃逸，海岸防衛對於是求助印度海軍。印度海軍艦艇於當天午夜到達並於警告射擊後向該船開火，然後強制使這些海盜就範並且扣留該船。最後經由專家的鑑定，該貨輪就是被劫的 Alondra Rainbow 輪，不過，船名已改成 Mega Rama 輪；船旗國則是貝里斯，船上原始之 7000 噸鉛塊貨物也已剩下 4000 噸，失蹤之三千噸貨物可能已遭變賣。²⁴

船上發現之十五位印尼籍海盜嫌疑犯目前被印度警方拘禁並且等待印度刑法及國際法的的審判。有關當局說明這些海盜是有組織的，並且在船上發現許多貨幣及信用卡，同時這些嫌犯也曾經參與 Anna Sierra 輪與 Tenyu 輪海盜事件。^{25, 26}

Alondra Rainbow 輪案件是一件值得注意的案例，因為在此特別的犯罪事件中，國際防盜中心成功地即時通知海上其他船隻。透過其他船上船長對 Alondra Rainbow 輪的發現及回報，並且將發現的情報通知斯里蘭卡的有關當局及印度海岸防衛隊，這是此案件成功破獲的重要關鍵。國際海事局局長希望 Alondra Rainbow 輪案件能夠鼓勵其他政府在其管轄海域內發生海盜事件時，能夠採取相同的行動。

案例六：M.V. Global Mars

²³ Piracy and armed robbery at sea, IMO, January 2000. "Piracy in southeast asia", CSS Strategic Briefing Papers, Volume 3, Part 2, June 2000.

²⁴ 依據 Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) 得自美國海軍情報單位(United States Office of Naval Intelligence)的資料顯示，此 3000 噸的鉛錠在柬埔寨或泰國換構武器供斯里蘭卡的反叛軍使用。

²⁵ "International cooperation beats modern-day pirates", November 1999, at ICC International Maritime Bureau website, http://www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_piracy.asp, visited July. 25. 2001.

²⁶ Mark Bruyneel, "Tale of a Modern Pirate Gang", November 2000, at <http://www.geocities.com/Tokyo/Garden/5213/gang.htm>, visited July. 25. 2001.

2000年2月22日，一艘巴拿馬船籍的化學船地球戰士 Global Mars 輪載著六千公噸的棕油，甫從馬來西亞的巴生港口出發，在往印度的 Haldia 港挺進兩天後，就在馬六甲海峽宣告被搶劫。

根據劫後餘生的船員描述，他們在2月24日晚上十點半左右遭遇約10至20名的海盜攻擊，隨後船舶被8名海盜控制，船上船員全部被蒙上眼睛並且接駁至一艘大漁船上。之後這些船員就被挾持在某個地方達十三天，挾持期間海盜仍然供應船員食物及水。3月7日這十七名海員又被接駁至另一艘小漁船，並且在給予一些必需品後，被迫在海上漂流。

在茫茫大海中，這些船員並不知道他們身處何地，也不知該往何處航行。在漫無目的的漂流兩天後，他們終於遭遇其他漁船，並且獲得燃料、食物及方向。當他們船上的燃料用盡後，不得不用雙手划動船隻，皇天不負有心人，他們終於在3月10日漂流到韓國的一個小島，才得以獲救。

這些船員獲救後，Global Mars 輪及船上貨物仍然毫無音訊，於是國際海事局提供十萬美元重金懸賞 Global Mars 輪的下落。同年6月16日，這艘船舶於香港水域被其他船舶發現，並且經過確認的確為 Global Mars 輪。不過船名已改為 Bulawan 輪，船上的證明文件也顯示該船舶為宏都拉斯船籍，但是經向宏都拉斯主管機關求證結果，卻無 Bulawan 輪的船舶註冊資料，於是國際海事局的海盜案件報案中心立即通知中共主管機關，幾個小時後，中共派出航空器與巡邏船追捕該船舶。過了不久，中共官員即登船檢查並且逮捕船上20名人員。這群海盜經過身份確認後，有11名菲律賓人；9名緬甸人，中共仍在調查幕後的指揮者。中共當局後來將 Global Mars 輪歸還其日本船公司，不過船上大約只剩2500噸的貨物，消失的3500噸貨物可能已遭變賣。²⁷

2000年其他案例：

2月初在安達曼海域，一艘俄籍油輪在海上收到附近漂流小艇發出的求救訊息，救援艇上12名海員，發現這些海員所屬的泰國籍船舶 Pilin21 已遭海盜挾持，而海員是在海盜的鎗口下，被迫上了快艇。

6月2日 Virginia 輪於幾內亞的柯納利(Conakry)時，遭遇海盜闖入，並把船長和船員擊傷，當船長無法與幾內亞當局取得聯繫後，不得已把自己和船員反鎖在船艙內。船隻發出的 SOS 求救訊息，最終還是被荷蘭水警接收到，立即把它傳給馬爾他海軍和船隻註冊的國家。但是，幾內亞外交部並未派人援助，反而是船東透過關係人士提供協助。

²⁷ Mark Bruyneel, "MT Global Mars attack", at <http://www.geocities.com/Tokyo/Garden/5213/global.htm>, visited October. 20. 2001.

6月26日，一艘載有食品、洋灰等貨物的商船，在該斯里蘭卡東部被數艘小船圍攻，其中一艘載有易燃和爆炸物的小船衝向該船，導致船身爆炸，機艙進水，而船隻在當天傍晚就告下沉。船上廿七名船員，只有廿二名穿上救生衣的船員獲救，其餘五人被擄後失蹤。

法國註冊船隻 Mad Express 於 7 月 4 日出現故障，而在索馬里的巴爾加勒 (Bargal) 市沿岸的停泊處停留時遭遇海盜攻擊。索馬里的番蘭政府派一對軍隊前往拯救船員，原本已把船員挾持到巴爾加勒市的海盜，又擔心受到軍隊的對付，再把船員送回船上，並要求當局付贖金才肯放人。後來，有人發現海盜劫走的兩架發電機和一些白米，公然在巴爾加勒市兜售。

8月8日，一群穿著印尼海軍制服的海盜，駕駛一艘軍船在新加坡東北海域二百廿海里處，攔截台灣漁船昇滿 12 號 (Shuenn Man)。海盜上船後，就把船長槍決掉，船上還有五名台灣船員和十八中國船員，這廿三船員僥倖的活下來。

9月25日凌晨 0230，馬來西亞籍油輪 Petchem²⁸ 在印尼水域航行中被 15 名持械海盜挾持，並立即更換船名並將煙囪塗換顏色，次日有另一油輪駛近，海盜將船上 2547 公噸的汽油轉駁該油船，並將船上通訊設備纜線全割斷後棄船而去。²⁹

10月3日，警方在孟加拉 Ghat Sandwip Island 岸外發現一艘漁船，經過搜索後，在船內的冷藏室裡頭，發現九具屍體，經過檢驗，這九人是遭遇殘暴的手法致死的。³⁰

陸、國際間因應海盜之作為

因應近年來國際海盜與持械搶劫之惡劣行徑愈演愈烈，航運業界、政府組織、國際組織等等，紛紛採行因應措施。茲簡述如下：

(一)、聯合國

在國際海事組織秘書長向聯合國秘書長報告對船舶之海盜行為與持械搶劫問題的嚴重性後，聯合國在 2001 年 5 月的第五十五次會議通過了有關「海洋及海洋

²⁸ DWT2378, IMO No. 7727736, MSC/Circ. 976, No. 39.

²⁹ Reports and acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.976, 31 October 2000,IMO.

³⁰ Reports and acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.976, 31 October 2000,IMO.

法」(Oceans and the law of the sea)的 A/RES/55/7 決議³¹，該決議要求所有國家，特別是沿海國，在海盜影響區域採取必要及適當的措施，以防制海上之海盜行為與持械搶劫事件。

各國採取的措施應該包含透過地區合作、對海盜行為與持械搶劫事件的合作調查以及使犯罪者根據國際法審判。決議中也要求各國完全地與國際海事組織合作，包括向國際海事組織提供海盜案件的報告，及執行國際海事組織有關防制海盜攻擊及武裝搶劫之指導方針。另外，該決議也鼓勵各國加入防制危及海上航行安全非法行為公約與確保公約的有效執行³²。

另外，聯合國秘書長也開始一項有關海洋與海洋法之非正式諮詢程序(United Nations Informal Consultative Process on Oceans and Law of the Sea, UNICPOLOS, 以下簡稱之)以討論對海上海盜行為與持械搶劫的問題。在 2001 年 5 月 7-11 日期間，UNICPOLOS 在紐約(New York)召開會議討論有關海上海盜的特定問題。討論的問題包含：

- ✍ 在地區合作的層面上是否有適當的作為確保相關單位與執法單位間的合作。
- ✍ 聯合國如何協助各國制訂有關建立執法能力的法律制度。

在國際組織方面，UNICPOLOS 的會議提及商業團體本身(例如：航運協會、海上保險機構與貿易協會等)可以在國際海事組織對抗海上之海盜行為與持械搶劫的努力上扮演支持與協助的角色。會議中也提議國際海事組織考慮在航海人員訓練、發證及當值標準公約(STCW)下，要求海員接受有關預防與反應海上海盜行為與持械搶劫事件的訓練。

在船舶方面，UNICPOLOS 在會議中也決定各國政府應該確保他們的船舶註冊程序，以避免不實的船籍註冊、發證及船舶證明。這將有助於取得牽涉海上海盜行為與持械搶劫事件之船舶的正確資料。另外，會議中對於國際海事組織要求船舶配合自動辨識系統的工作表示贊同，並且鼓勵國際海事組織採取更進一步的相關作為。³³

(二)、聯合國國際海事組織

³¹ A/RES/55/7 - Oceans and the Law of the Sea, at http://www.un.org/Depts/los/general_assembly/general_assembly_resolutions.htm, visited August. 30. 2001.

³² Piracy and armed robbery against ships – code approved, IMO, at http://www.imo.org/Newsroom/contents.asp?topic_id=110&doc_id=350, visited August. 25. 2001.

³³ IMO, Piracy and armed robbery figures show dramatic increase, IMO News 3, September 2001, pp 6-7.

在 1983 年，瑞典向國際海事組織的海事安全會議提出一份報告，該報告指出海盜的攻擊問題已經成長至令人擔憂的程度。從此，國際海事組織開始與海盜行為搏鬥。同年 11 月，國際海事組織第十三次大會通過 A.545(13)決議案。此決議督促各國政府，優先採取必要之措施，防制在其領海內或鄰近水域內之海盜行為與持械搶劫。同時，該決議亦要求有關國家與相關組織建議船東、船長及船員，採取關於預防海盜行為及持械搶劫的措施，並使海盜行為與持械搶劫的影響減到最小。另外，該決議更進一步要求有關政府與相關組織，向國際海事組織回報任何懸掛其船旗的船舶，遭受海盜行為或者持械搶劫的位置與事件的經過。

在 1984 年 4 月，國際海事組織的海事安全委員會將「對船舶之海盜行為及持械搶劫」列為其獨立的而且固定的工作項目。在海事安全委員會的日常工作項目中，蒐集了各會員國與國際諮詢組織對船舶之海盜行為及持械搶劫的回報。報告包含聯絡地點、受攻擊船舶之船名、事件描述、發生位置、時間、對船員、船舶或貨物造成的結果以及船員與沿海國採取的行動。此蒐集之報告一開始一年發佈兩次，然後進而一年發佈四次，現在則是採用月報、季報與年報方式公布。

在 1991 年，由於回報的案件數字持續增加以及某些國家忽視國際海事組織對於防制海盜的要求，國際海事組織在其第十七次大會通過預防及壓制對船舶之海盜行為與持械搶劫的 A.683(17)決議案。該決議再次督促會員國向國際海事組織回報所有懸掛他們船旗之船舶遭遇海盜行為或持械搶劫的事件，同時要求沿海國加強防制發生在其水域內對船舶之海盜行為與持械搶劫。

在 1992 年，國際海事組織由其會員國中選出十位專家組成工作小組，其中包含來自麻六甲海峽的印尼、馬來西亞及新加坡等三個沿海國。工作小組負責籌畫一個探討麻六甲海峽內有關海盜問題的報告。此報告是提供船員、船長、船東、船旗國、沿海國及港口國對於處理對船舶之海盜行為與持械搶劫之安全措施建議與適當的執行規定。

當工作小組著重在麻六甲海峽附近的情況作指導建議時，其同時也對其他世界上受海盜行為與持械搶劫的區域作指導建議。工作小組在 1993 年 2 月到 3 月之間實地勘查了印尼、馬來西亞及新加坡，並作成在麻六甲海峽區域有關航行、無線電通訊、搜救及海盜行為與持械搶劫的報告。

上述之報告被國際海事組織海事安全委員會(MSC)在 1993 年 5 月第六十二次會議中採用，並做成了兩個公告。第一個公告(MSC/Circ.622)包括對相關政府有關防制對船舶之海盜行為與持械搶劫之建議³⁴。第二個公告(MSC/Circ.623)包括對船

³⁴ IMO, Piracy and armed robbery against ships, Recommendations to Governments for preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.622 Rev.1, IMO, 16/06/1999.

東、船舶駕駛者、船長及船員關於防制對船舶之海盜行為及持械搶劫之建議³⁵。

幾年後，國際海事組織在其第十八次大會決定採用新的決議案(A.738(18))建議防制海盜的附加措施³⁶。該決議建議船長立即向最近的搜救協調中心報告所遭遇之攻擊或者攻擊之威脅。並且要求收到報告之搜救協調中心，立即警告發生事件之附近區域的船隻。同時，搜救協調中心也應立即通知當地有關之執法單位。另外，A.738 決議要求海事安全委員會通過一種特別訊號供船舶遭受攻擊或攻擊威脅時使用。

儘管在國際海事組織與其會員國的努力下，對船舶之海盜行為與持械搶劫仍然在世界上幾個區域中成為船舶的主要威脅。因此，1998 年 10 月在東南亞及中南美洲聚集了專家學者共同研討目前的海上犯罪問題並且研擬反制措施。會議中決定派遣兩支工作小組實地參訪。

東南亞的工作小組拜訪了馬來西亞、新加坡、及菲律賓三個國家。他們的任務主要是進行瞭解從 1995 年至 1999 年底之間南中國海及麻六甲海峽水域發生的 244 件海盜與持械搶劫案件(全世界的數字為 715 件)。

第二個工作小組則於 1998 年拜訪了巴西的港口。在這兩次參訪期間，巴西舉辦了一場關於對船舶之海盜行為與持械搶劫的研討會。巴西研討會的主要目標是藉著協助各國政府執行海事安全委員會在 1993 年公布的第 622 號及第 623 號公告以改善海上安全並且協助相鄰國家間發展有關合作巡邏以及其他適當措施的合作協定。

海事安全委員會於 1999 年 5 月第七十一次會議中再度討論對船舶之海盜行為及持械搶劫，其中包含了對南美及東南亞的兩次任務。而海事安全委員會對海盜行為及持械搶劫的主要結論於同年六月被整合並且校訂成海事安全委員會第 622 號公告(MSC/Circ.622/Rev.1)修訂版與第 623 號公告(MSC/Circ.623/Rev.1)修訂版³⁷。

去年海事安全委員會在其第七十三次會議中(2000 年 11 月 27 日至 12 月 6 日)再度修正第 623 輪公告修訂版成為修訂二版(MSC/Circ.623/Rev.2)。第 623 輪公告修訂二版主要是根據巴西的計畫案為基礎，亦即依據各當地港口之主管機關的建議修正，以滿足每一當地港口的特性。海事安全委員會的第 622 輪公告修定版與第 623 輪公告修訂二版是目前較完整而且經過多次專家學者討論與開會通過的官

³⁵ IMO, Piracy and armed robbery against ships, Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.623 Rev.1, IMO, 16/06/1999.

³⁶ IMO, Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships, A.738(18), IMO.

³⁷ Piracy and armed robbery at sea, IMO, January 2000.

方建議方案³⁸。

海事安全委員會深切的體認到海事團體已經不能再姑息海盜活動的猖獗以及此非法行為對船員與旅客的影響，因此海事安全委員會再一次要求所有的政府(包含船旗國、港口國與沿海國)與航運界加強杜絕這些非法行為。

為了加強對船舶之海盜行為與持械搶劫事件的執行調查，海事安全委員會通過了一項大會決議草案。此草案已經成為海事安全委員會的第 984 號公告，並且希望在 2001 年十一月國際海事組織的第二十二次大會中通過而成為該會議之決議。³⁹該草案準備提供國際海事組織之會員國對海上之海盜行為及與持械搶劫事件之執行調查的協助。草案提供了以下有關對船舶之海盜行為與持械搶劫之犯罪調查的細節指南：

- ✍ 每個國家應該優先考慮遵守一九八二年聯合國海洋法公約、一九八八年防制危及海上航行安全之非法行為公約及一九八八年防制危及大陸架固定平台安全之非法行為議定書。此外，各國也應該藉著雙邊或者多國簽訂之協定以促進對船舶之海盜行為及持械搶劫事件之調查。
- ✍ 對於事件之介入或者調查時應該重視任何人員的安全，故對於調查人員的訓練應該強調任何人員的安全釋放優於其他調查行為。
- ✍ 調查的策略應該包括全面的方式：該草案鼓勵各國在事件早期與相關組織(例如國際刑事警察組織，國際海事局)的聯繫及合作。
- ✍ 對於初始調查的工作應該包含識別首次到達犯罪現場的人員、預防攻擊者的脫逃、對於其他船舶的警告、犯罪現場的保全及證據蒐集。
- ✍ 調查應該包含比例性(調查機構評估意外的嚴重性)相關事實的建立及紀錄、記錄目擊者的描述、法庭對犯罪現場的調查說明、搜尋資料的分佈及情報資料庫以及尋求相關機構的情報。⁴⁰

(三)、國際海事局

國際商業公會(International Chamber of Commerce)早在 1979 年即成立國際海事局(International Maritime Bureau)，當時的主要任務為處理海事詐欺案件與記錄

³⁸ MSC/Circ.623 Rev.2 Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, 16/06/2001

³⁹ IMO, Piracy and armed robbery figures show dramatic increase, News Issue, March 2001.

⁴⁰ IMO, MSC/Circ.984 Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships, IMO, 20/12/2000.

對船舶之海盜行為或持械搶劫案件。

然而在航運業上的海盜惡行已經成長到令人擔憂的地步，故在 1992 年 10 月，國際海事局成立了海盜案件報案中心(Piracy Reporting Centre, PRC)。海盜案件報案中心位於吉隆坡國際海事局的遠東地區辦公室。而此的一切開銷及經費是由十七個機構承擔，他們大部份來自船東互保協會 (P&I Club)、船主及保險公司。因此，不論船舶的船東或船旗國所屬，一旦船舶不幸遭搶劫，海盜案件報案中心皆一視同仁的將會提供免費的服務及支援。

海盜案件報案中心提供調查小組負責即時處理發生之海盜行為與持械搶劫案件，並且協助執法機構蒐集證據。此服務的基金是來自國際運輸工人聯盟(International Transport Workers Federation, ITF)所贊助⁴¹。海盜案件報案中心的主要服務有下列項目：

1. 向執法機構報告海上的海盜行為及持械搶劫。
2. 尋找被海盜奪取的船舶或者被偷、搶的貨物。
3. 協助執法機構逮捕海盜並且使其接受法律制裁。
4. 協助被攻擊的船員與船東。
5. 蒐集全世界各地區有關海盜的資訊。

一旦海盜案件報案中心接到報案消息，即會通過覆蓋率極高的「國際海事衛星-C」(Inmarsat C)，以及利用海岸無線電台向船舶廣播航行資料的國際性廣播系統「中頻航行專用電報」(NAVTEX)，第一時間把消息傳播開去。在任何狀況下，只要海員有不明之處，都可以通過衛星電話，與海盜案件報案中心取得聯絡，詢問詳情。

國際海事局海盜案件報案中心是全年每天二十四小時無休的運作。海盜案件報案中心目前與各地執法機構保持密切地合作，並且負責向相關執法機構報告世界上任何地方可疑的船舶運動、海盜行為及持械搶劫。另外，海盜案件報案中心也負責根據在東亞及東南亞地區的衛星所記錄的海盜攻擊事件公布每日與每週的案件統計公報。此外，海盜案件報案中心也向需要之團體(包括國際海事組織)公布每季的海盜案件統計報告⁴²。

國際海事局為了打擊海盜，與 CLS (Collecte Localisation Satellites)共同合作了一套衛星追蹤系統「shiploc」，這套系統能夠提供船東監控船舶是否在預定的航線上，並指出船舶是否準時到達目的地。Shiploc 約球鞋盒子般大小，能夠輕易隱藏

⁴¹ 國際海事局於 1998 年獲得國際運輸工人聯盟的 22 萬美元捐款後，成立快速反應調查服務 (Rapid Response Investigation Service)，提供即時的海盜案件處理。

⁴² Piracy and armed robbery at sea, IMO, January 2000.

於船上，而且能夠在船舶斷電的情形下，自行供給電源。它會不斷地傳送船舶位置的數據至 Shiploc 的網站。

以往船公司常要在船隻遇劫數天後，才發現該船失蹤，喪失搜尋先機，等到有關當局發佈消息時，該船早已被重新油漆、更名。現在船東只需要在船上安裝 Shiploc 與利用一般電腦，即可透過網際網路接收 e-mail 或上 Shiploc 的網站獲得船舶的位置。船東可以利用接收 e-mail 或上 Shiploc 的網站獲得船舶的位置。當船舶偏離航線或者被海盜劫持時，船東可以將船舶的位置資料通知國際海事局的海盜案件報案中心。國際海事局取得船舶位置資料後，將立即通知執法機構採取必要的措施，以便救援船員與尋獲船舶⁴³。

(四)、其他作為

在眾多國家之中，馬六甲海峽是日本貿易的一個重要水道，因此該國特別留意這個航道的發展。尤其是當發生海盜案件的 Alondra Rainbow 輪及 Global Mars 輪皆是日本船東所擁有後，日本極願意提出貢獻。一個名為日本財團(The Nippon Foundation)的機構，在過去卅年來，已撥出一億美元，加強馬六甲海峽及新加坡海峽航行安全⁴⁴。

日本除了提供資金外，本身也採取了積極的反海盜行動，例如海上保安廳即花費數千萬美元購買兩架遠程偵察機，購機的理由是日本商船常常受到東南亞海域海盜的襲擊。偵察機可以藉助一系列的傳感器，在不進入別國領空的情況下，執行空中照像偵察、截收電子信息和收集其他情報的任務，同時機載預警和控制系統通常帶有鳥瞰雷達，它可以看到小的隱形目標，這將有助於對高速小艇的追蹤。

此外，日本與印度海岸警衛隊，還有日本與馬來西亞水警，皆分別進行過聯合反海盜演習，這代表著國際間在反海盜行動中，踏出突破性的步伐。在相關的發展，英國政府也開始與國際海事機構合作，共同商討對策，確保海上的安全，而其外交官員也巡迴各國，尋求巴西、中國、印度及菲律賓等國的合作，通過國際間的努力，把海上公害殲滅⁴⁵。

柒、結論與建議

從國際海事組織公佈之近年來發生之海盜案件數目中，可以發現海盜問題的

⁴³ <http://www.shiploc.com/>, visited August. 25. 2001.

⁴⁴ 何筱筠，穿越生死線：殲滅海上公害 國際合作方見效，中國報，at <http://www.chinapress.com.my/series/default.asp?sec=robber&art=robber11.txt>, visited October.25.2001

⁴⁵ <http://www.shiploc.com/>, visited August. 25. 2001.

日益嚴重，從 1998 年至 1999 年即成長了 47%，1999 年至 2000 年更成長了 52%。再分析海盜案件發生之區域，則主要集中於南美的部分地區，非洲、東南亞及南亞區域，其中，特別以東南亞及南亞區域為甚。而被海盜攻擊的對象主要是航行於領海甚或錨泊或繫泊中的船舶，公海上的船舶則較少見。

經由分析最近幾年發生之重大海盜案例，我們可以發現現代的海盜已走向國際化，並且組織成大型的跨國海盜犯罪集團。此點從被捕海盜之所屬國籍不同即可發現。這些海盜集團通常擁有武器，而且犯案手法純熟，從選定目標、挾持船員至犯案成功之後的貨物、船舶變賣，都一一計畫妥當。其中大多數的案件都是由五至十人甚或十人以上攜有刀械或槍枝的全副武裝的暴徒所為。他們在劫掠船隻之後，旋即奪過船隻的控制權。一般懷疑，他們可能是受過專業訓練的前海軍人員或船員，曉得航海技術。而當他們控制船舶後，船上之船員不是遭殺人滅口就是任由船員在海上漂流、自生自滅。而船舶部分，大都被重新油漆，重新登記註冊，配備新的船員後，再開到一些小港口，與船上的貨物一起賣給下家。無論如何，船隻將繼續以新的身份在海上游戈，等待海盜集團尋到買家為止。

目前聯合國與國際海事組織皆有公布因應海盜之決議案，但是這些決議案必須仰賴各國的合作才能發揮功效。因此各國應該盡力達到決議案中的要求，並且主動打擊海盜。國際海事組織也公布了許多針對各國政府、船員與船公司因應海盜的建議，這些建議對於防制海盜攻擊是相當有助益的。另外，國際海事局提供受害船舶許多服務，而且這些服務是完全免費，船舶應該多加利用。而最近國際海事局發展之衛星追蹤系統 shiploc 也是船公司可以考慮使用的一種對付海盜的利器。

面對目前海盜的國際化與組織化，海盜問題已經不是單獨仰賴執法機構或者航運業可以解決的。它需要有關單位的合作，再者，它亦需要政府對抗此兇惡犯罪的意願。首先，各國政府應該下定決心整頓海盜的問題，強力掃蕩各國境內的海盜棲身地，並加強各國海域的執法能力。第二，海盜出沒區域的鄰近國家應該加強合作巡邏、測試反海盜系統的聯合演習以及與鄰近國簽訂處理海盜問題之地區合作協定。第三，國際海事組織應該在適當時機與各國政府召開諮商會議，以建立對於船舶之海盜行為及持械搶劫的正式地區合作協定。第四、船舶應該確實向最近的搜救協調中心及相關船旗國、沿海國指定的報告單位回報所有的船舶攻擊事件，相同地，船旗國也應該向國際海事組織確實回報該國船舶所遭遇的攻擊事件。海盜攻擊事件的正確數目與精確的分類將有助於對海盜情況較正確的描寫與呈現。第五、船舶應該確實做好防制海盜攻擊的預防措施與事件發生後的後續動作。

從最近海盜案件的數目與海盜的暴行我們可以體認到在世界各個地區的船舶攻擊事件已經是一個確實而且逐漸成長的問題。海盜問題的嚴重性已經不容置

疑，我們應該重視這個問題，而非置之不理，任由海盜壯大、發展。所有的團體包括政府相關機關、國際組織和航運業本身，都有責任也有義務採取可能的措施以處理這樣的問題，以減少船員、船舶和國際貿易的危險。

捌、參考文獻

1. Bruyneel, M., Modern Day Piracy Statistics, 7 February 2001.
2. CSS, Piracy in southeast asia, CSS Strategic Briefing Papers, Volume 3, Part 2, June 2000.
3. IMO, Piracy and armed robbery against ships, Recommendations to Governments for preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.622 Rev.1, IMO, 16/06/1999.
4. IMO, Piracy and armed robbery against ships, Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.623 Rev.1, IMO, 16/06/1999.
5. IMO, Piracy and armed robbery at sea, IMO, January 2000.
6. IMO, MSC/Circ.623 Rev.2 Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, 16/06/2001.
7. IMO, Reports and acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.880, 31 October 2000, IMO.
8. IMO, Reports and acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.899, 31 October 2000, IMO.
9. IMO, Piracy and armed robbery against ships: Directives for Maritime Rescue Co-ordination Centres (MRCCs), MSC/Circ.967, 6 June 2000, IMO.
10. IMO, Reports and acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.937, 31 October 2000, IMO.
11. IMO, Reports and acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.976, 31 October 2000, IMO.
12. IMO, MSC/Circ.984 Draft code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships, IMO, 20/12/2000.
13. IMO, Worldwide maritime piracy: A real world snapshot of modern day maritime piracy situation, IMO, June 1999.
14. 方舟，東南亞海域海盜案之探討，中華海員月刊，第 568 期，第 25-26 頁，民國九十年二月。
15. 田文國，航行船舶提防海盜問題之探討，海運研究學刊，第 1 期，第 45-59 頁，八十五年四月。
16. 松浦章著劉序楓譯，清代的海上貿易與海盜，史聯雜誌，第 30 期，第 89-96 頁，民國八十六年十二月。
17. 徐仲平，如何防止海盜攻擊/搶劫船舶，中華海員月刊，第 551 期，第 16-19 頁，八十八年九月。
18. 章詩如，船舶航行中預防遭遇海盜或恐怖份子挾持的注意事項和安全措施，

中船季刊，第 17 卷，第 3 期，第 90-94 頁，八十八年五月。

19. 曾文正，國際法關於海盜行為規定之研究，海洋大學海法所碩士論文，八十二年六月。
20. 黃淑芳，國際法上海盜行為之研究—兼論南海海盜問題，政治大學外交所碩士論文，八十八年四月。
21. 黃異，國際海洋法，國立編譯館，1998 年 10 月一版。