

# 如何防制船舶遭遇海盜攻擊之研究

陳彥宏\*、陳護元\*\*

## 摘要

從國際海事組織所公佈近年來發生之海盜案件數目中，可以發現海盜問題的日益嚴重，從 1998 年至 1999 年大幅成長了 47%，1999 年至 2000 年更成長了 52%。海盜活動的猖獗已對世界各地的航運與國際貿易造成嚴重的威脅。各有關團體包括各國政府、國際組織和航運業本身，都需要採取可能的措施以處理這樣的問題並且減少船員、船舶和國際貿易的危險。

本文藉由蒐集彙整國內外相關海盜攻擊之文獻資料，分析海盜之主要犯罪模式與其發展狀況，進而根據分析之海盜犯罪模式與蒐集之各種海盜對策文獻研擬船東（船公司）與船舶在進入海盜出沒區域之前、進入後與遭遇海盜攻擊之前、中、後應有之防制作為，期能降低船員、船舶和國際貿易的危險與損失。

## 壹、緒論

「海盜」<sup>1</sup>一詞在大多數的人們心中早已不存於現實生活中，只是個歷史名詞或者童話故事裡的角色。然而，在邁入二十一世紀的今天，海盜竟有死灰復燃之勢。尤其最近更為猖獗，並且屢屢造成貨物、財產以及人員傷亡等損害。

從國際海事組織(International Maritime Organisation, IMO)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日益嚴重，從 1998 年至 1999 年大幅成長了 47%，1999 年至 2000 年更成長了 52%<sup>2</sup>。海盜活動的猖獗已經對世界各地的航運與國際貿易造成嚴重的威脅。

除了海盜攻擊事件頻傳外，海盜的攻擊手法也和以往迥異。時下的海盜已從往昔只是單純地掠奪船舶用品、錢財，進展到強奪船舶、貨物甚至殺人滅口的駭

---

\* 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

<sup>1</sup> 本文所討論之海盜問題除了包含國際法上狹義的「海盜行為」外，尚包括國際海事組織(IMO)「對於船舶之持械搶劫」(Armed robbery against ships)之定義，參見 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.

<sup>2</sup> 陳彥宏、陳護元，重大海盜案例分析研究，航運季刊，第十卷，第三期，第 45 頁，九十年九月。

人惡行，此一「萬國公罪」<sup>3</sup>已經對船員、航運業與國際貿易造成莫大的損失與困擾。因此，所有的團體包括各國政府、國際組織和航運業本身，都需要採取可能的因應措施以處理這樣的問題，並且減少船員、船舶和國際貿易的危險。

本研究首先藉由蒐集彙整國內外相關海盜攻擊之文獻資料，分析海盜之主要犯罪模式與其發展狀況，進而根據分析之海盜犯罪模式與蒐集之各種海盜對策文獻研擬船東（船公司）與船舶在進入海盜出沒區域之前、進入後與遭遇海盜攻擊之前、中、後應有之防制作為，期能降低船員、船舶和國際貿易的危險與損失。

## 貳、近年來海盜活動之現況

### 一、海盜活動的猖獗

根據 IMO 公布之海上攻擊事件統計<sup>4</sup>，海盜活動約在一九八〇年代開始興起，一九九〇年代開始增加，到了 2000 年左右則達到顛峰。復依據 IMO 的統計，自 1984 年起至 2001 年五月止共計 2309 案；以近幾年的案例分析，從 1998 年的 210 件大幅升高為 1999 年的 309 件，增加案例達 99 件，成長達 47%；2000 年的海盜案件更增至 471 件，較 1999 年增加達 162 件，成長達 52%<sup>5</sup>；而到目前蒐集之資料為止，2001 年也有 281 件。由此可見，海盜問題已經日益嚴重，並且成為船員、船舶與國際貿易的一大威脅。

### 二、海盜活動的分佈

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。<sup>6</sup>復分析各地發生的情形可以發現，西非的海盜攻擊主要發生在船舶下錨等待進港的時候。麻六甲海峽的大多數攻擊事件都發生在航行中的船舶。南中國海大多數的攻擊事件則發生在公海。南美的攻擊事件通常發生在船隻停泊港口或者下錨時。由此可見，各地海盜攻擊的情形皆不相同，船舶航行當地實應特別留意。

經由分析海盜攻擊事件發生之地點，則大多數的攻擊事件皆發生在領海內，而且船舶下錨或靠泊船席時所發生的攻擊事件較航行中為多。相對地，發生在國際水域的案件較少，但是這些案件經常都是較為嚴重而且威脅到船上船員的生命。再分析受害船舶當時的狀態，則航行中的船舶處於狹窄或受限的航道，並且

<sup>3</sup> 黃異，國際海洋法，國立編譯館，第 84 頁，1998 年 10 月一版。

<sup>4</sup> IMO, Reports and acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.991,31 March 2001.

<sup>5</sup> 陳彥宏、陳護元，重大海盜案例分析研究，航運季刊，第十卷，第三期，第 29 頁，九十年九月。

<sup>6</sup> 同前揭註 4。

在夜間或能見度不佳的期間通過時，是最容易被海盜登臨的情況；而處在錨泊區或港口內的船舶，如果缺乏有效的當值與警戒，是最容易遭受熟悉出入船舶通道的海盜所攻擊。

### 三、海盜犯罪的特色

今日的海盜已經與以往大不相同，經由分析海盜的特色，我們可以發現現代的海盜大多數是由有組織的、有計畫的、武裝的與專業的犯罪集團所組成。他們通常乘坐著高速小艇；出沒的時間集中於凌晨三、四點左右；配備小型武器與刀械；人數大約 6 至 10 人；攻擊船舶時採取突襲、迅速與暴力的策略，使得往來船隻防不勝防，而且也造成執法機關追捕困難。然而，船上人員如果能夠識破海盜的突襲策略，盡早發現可疑船隻，發出警報，則海盜已經喪失了大多數的優勢。再者，船員如能積極地實行船舶安全計畫，大多數的海盜將會知難而退。

根據 IMO 對全世界海盜案件的統計報告中，他們航行中最常使用的登船方法為跟隨在大型目標船的船尾，並且使用抓鉤攀登上目標船。而幾個船舶被佔據的案例則指出海盜會與事先躲藏在目標船上的共犯或者船上船員共同裡應外合達成犯罪目的。另外，根據發生之案件顯示出，目前海盜較偏愛易於搬運之有價值物品或現金<sup>7</sup>。

### 四、海盜犯罪的模式

透過對海盜犯罪模式的分析，其犯罪類型主要可分為快速搶奪金錢、船員身上財物或任何方便取得之物品的「搶帶跑(hit and run)型」、搶劫金錢、船員的動產及船上的裝備與貨物之「短暫劫持船舶型」與針對船上貨物與船舶本身之「劫持船舶型」三種。

1. 搶帶跑(hit and run)型：主要針對港口內或錨區內的船隻，海盜在快速搶奪金錢、船員身上財物或任何方便取得的物品如油漆、纜繩等後馬上離開，除非遭遇抵抗，很少使用暴力。
2. 短暫劫持船舶型：主要是針對在港口、錨區或者航行中的船舶，他們在劫持船舶後會短暫的控制船舶，卸下所需貨物或船舶設備後（利用小船接駁或開至預先安排之港口），再行釋放人船。
3. 劫持船舶型：主要目標是船上的貨物與船舶本身。他們在劫持船舶後，先卸下船上貨物出售，再透過非法手段將劫持之船舶重新註冊，以新的身份繼續從事航運業務，騙取不知情貨主托運的貨物。每得手一次，就更改一次船名，

---

<sup>7</sup> IMO, Worldwide maritime piracy: A real world snapshot of modern day maritime piracy situation, IMO, June 1999.

原船從此消失，即所謂的幽靈船（Phantom ship）。

經由以上這三種犯罪模式我們可以瞭解到海盜不再以搶劫船員身上的現金與財物為足，船上運載的貨物、電子設備甚至船隻本身都已經成為海盜覬覦的目標，而且為達目的不惜對船隻開火，甚至殺害全船人員。

### 參、防制海盜攻擊之建議 - 船東（船公司）

當政府、船旗國及沿海國盡力防止海盜行為時，航運業也必須在其角色上做好預防措施，特別是確保船員、旅客及船舶的安全以免遭受攻擊。下文主要著重在提供船東（船公司）採取的因應措施<sup>8</sup>以減少遭受海盜攻擊的風險。

#### 一、船東（船公司）

##### （一）硬體設備的提供

1. 現今船舶的自動化造就了船上人員的減少，這對海盜而言是有利的事實。愈少的船員在擁擠而且受限制的水域內，從事於維持船舶航行安全的工作，已經使船員長時期額外負擔繁重的工作。假如他們的船舶是處在海盜出沒的水域或者港口，船東將會考慮要求加強安全瞭望。對此，船東應該考慮提供適當的監視及偵測設備以協助他們的船員保護船舶。
2. 船東應該考慮添購夜視望遠鏡供瞭望人員使用。
3. 如果某船東的船舶定期經過海盜出沒的區域時，船東應該考慮購買高精密的監視設備與電子設施以增加對於夜間小艇的監控能力，而且可以藉此改善提早獲得警報的能力。此外，船東可以考慮添購夜視設備、裝置於船尾的小型雷達、紅外線偵測與警報設備以及其他可用的設施，例如鋼絲網等等。在某些情況下，非致命的武器也是適當的選擇。
4. 船東可以考慮裝設閉路電視（closed-circuit television）以監視與記錄船舶安全區域的主要通道點與接近重要區域或船橋的通道。
5. 國際海事衛星（INMARSAT）強化群呼系統（Enhanced group calling system, EGC）將會提供有關安全通訊網的廣播，船東應該確保船舶適當地安裝 EGC 接收器並且在海盜出沒的區域能夠持續地獲得訊息。
6. 船東可以考慮購買衛星追蹤系統「shiploc」<sup>9</sup>，該系統為國際海事局與 CLS

<sup>8</sup> IMO, 16/06/1999. ; 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 ; IMO, Worldwide maritime piracy: A real world snapshot of modern day maritime piracy situation, IMO, June 1999. ; International Shipping Federation, ATTACKS ON SHIPS – BACKGROUND INFORMATION, at <http://www.marisec.org/piracy/background.htm>, visited october. 15. 2001.

<sup>9</sup> 陳彥宏、陳護元，重大海盜案例分析研究，航運季刊，第 10 卷，第 3 期，第 44 頁，民國九

(Collecte Localisation Satellites)共同合作的一套衛星系統，此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。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。

## (二) 防盜訓練與演習

1. 假如船員經過防制海盜的教育與訓練，將可以提高船員的應變能力，船東可以考慮聘請專家學者對該公司之船員進行有關防制海盜的訓練課程。
2. 防止海盜，除了必須具備完善的船舶安全計畫外，尚須經常性的演練，船公司應該定期在船上舉辦防盜演習。
3. 船公司應該彙整防制海盜的因應措施供船員使用，並且加以宣導。

## (三) 其他

1. 船東應該與執法單位合作，以提供管道讓執法單位瞭解他們船上的需求。
2. 當船舶在海盜經常出沒的港口或錨區時，船公司可以考慮雇用當地合法的保全人員協助船舶當值與警戒。
3. 船公司應該訂定配套措施以鼓勵船長確實向相關搜救協調中心與沿海國報告船舶所遭遇之海盜攻擊事件，並且配合相關單位調查。
4. 船上對海盜最主要的誘惑是船長存放大量現金的保險箱。此狀況在幾個案例中已經獲得證實，而且損失了大量的現金。船上攜帶現金有時是為了滿足船長的工作需要、船員的需求以及在某些國家克服兌換錢幣限制的需要。然而這些現金對海盜是一種誘惑，他們會威脅船長或船員直到交付現金為止。船公司應該考慮減少或者消除船長或船員在船上攜帶大量現金的需求。

## 肆、防制海盜攻擊之建議 - 船長與船員

海盜會因為注意到船舶已經採取保防措施與發現他們的不法企圖而不敢貿然下手，以致於放棄其企圖。船長與船員惟有做好防制海盜的措施，方能減低船員遭遇攻擊的機會與危險。以下為針對船員之一般建議以及船舶進入海盜出沒區域之前、進入後與遭遇海盜攻擊之前、中、後應有之防制作為<sup>10,11,12,13,14</sup>，茲分述

---

十年九月。

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> IMO, Worldwide maritime piracy: A real world snapshot of modern day maritime piracy situation, IMO, June 1999..

<sup>12</sup> International Shipping Federation, ATTACKS ON SHIPS – BACKGROUND INFORMATION, at <http://www.marisec.org/piracy/background.htm>, visited october. 15. 2001.

<sup>13</sup> 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

如下：

### (一) 擬定安全計畫

1. 所有預期進入海盜出沒之風險區域的船舶都應該擬定一個船舶安全計畫，以因應可能對船舶之海盜行為或武裝搶劫。安全計畫應該考慮(1)船舶可能面對的風險(2)可調度的船員(3)船員的能力與訓練(4)建立船上安全區域的能力(5)可用的監視與偵測設備。安全計畫至少應該包含以下項目：
  - 加強警戒以及使用照明、監視及偵測設備。
  - 偵測到可能的攻擊或者海盜攻擊時，船員應有的反應作為。
  - 後續的無線電通報程序。
  - 在受攻擊後或者攻擊未遂後的報告。
2. 在擬定船舶安全計畫時，應該使船長與船員完全瞭解到海盜攻擊時的危險性。特別是船員對海盜的攻擊採取較攻擊性的反應時，他們將會使自己陷入更大的危險中。儘早偵測到可能的攻擊是最有效的防制措施。
3. 假如可能的話，船舶的行進路線應該避免經過高風險的海盜出沒區域，特別是避開狹窄的航路或障礙物。假如船舶欲靠泊之港口經常發生船舶錨泊時遭受攻擊，而且船舶進港的時間固定，此時，船舶可以考慮減速或選擇較長的路線以減少船舶錨泊高風險區域的時間。同時，船舶應該與港口主管機關聯繫以確保船席的優先權。
4. 不論船舶在港口、錨區或航行中，欲將所有可能通往船舶、安全區的通道實施管制、警戒是極困難的任務。船員應該利用船上安裝之任何額外的監視、偵測設備。安全計畫與訓練必須徹底的實行，船員必須抱持著將會遭受攻擊的心態，而非草率的認為自己會幸運地逃過一劫。

### (二) 瞭望與警戒

1. 保持船舶的警戒是必要的。在許多案例中，當船員發現海盜時，海盜已經出現在船橋或船長的住艙。儘早偵測到可能發生之攻擊將有助於發出警報聲、警告其他船隻、通報沿海國主管機關、探照可疑的船舶、進行大角度的轉向與加速或者其他初始的反應程序。
2. 當船舶航行時，對於可疑的尾隨小艇保持雷達與瞭望的監控是非常重要的，因為小艇欲展開攻擊時，它可以快速的接近目標。當有小艇保持船舶的船速以及與船舶平行的航向時，應該將小艇視為嫌疑船。當出現嫌疑船時，應該展開全面的監控、瞭望，以免第一艘小艇只是誘餌，當船舶的注意著重在第

---

月。

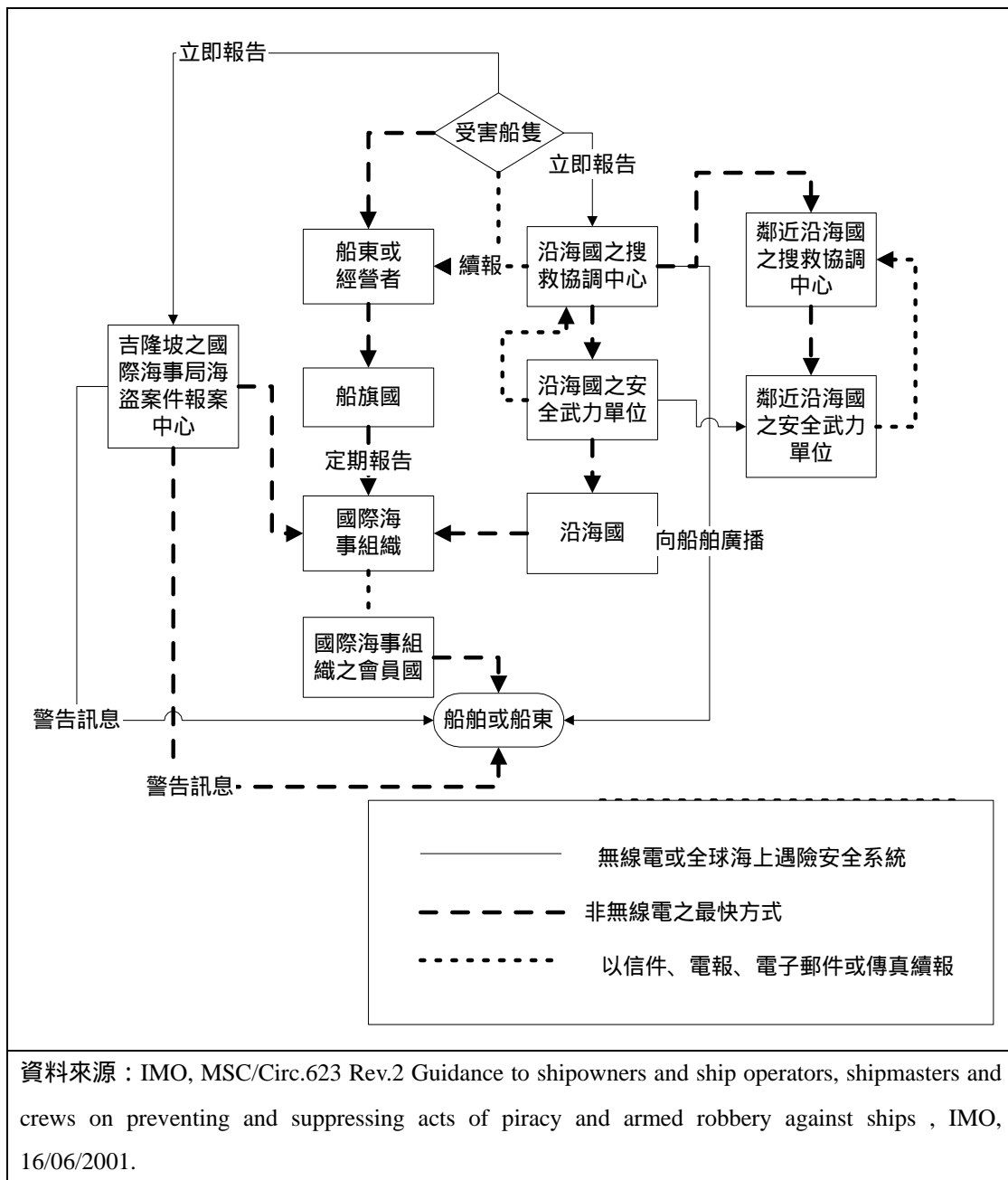
<sup>14</sup> 章詩如，船舶航行中預防遭遇海盜或恐怖份子挾持的注意事項和安全措施，中船季刊，第17卷，第3期，第90-94頁，八十八年五月。

一艘小艇時，出現第二艘小艇趁機登船。

### (三) 通訊

1. 當船舶遭遇有關海盜行為或持械搶匪的攻擊時，應該即刻向當地區域的搜救協調中心報告。
2. 當船舶處於海盜出沒的風險區域時，應該與適當的岸上或海軍單位保持固定的無線電通聯。船員應該維持所有有關遇險與安全頻率的連續守聽，特別是 VHF16 與當地主管機關在某些區域所規定的其他頻道或頻率。船舶也應該確保守聽當地區域的所有海事安全廣播。
3. 當船舶發現海盜即將攻擊的徵兆時，船舶應該通知相關的搜救協調中心或者某些區域中當地主管機關指定的無線電站台。當船長相信這些攻擊的動作對航行造成危險時，應該考慮廣播危險訊息 ( danger message ) 以代替對其他附近船隻與搜救協調中心的警告。危險訊息應該以簡單明瞭的語言傳送並且優先使用 VHF70 頻道或 2,187.5 kHz，次之則是其他 VHF 工作頻道。所有傳送的方式皆是以安全信號 ( Security Message ) 進行。
4. 當船長有決定性的證據證明船舶的安全遭受威脅時，必須立即通知相關的搜救協調中心或者某些區域中當地主管機關指定的無線電站台。假如船長認為必要時，可以使用 VHF16 頻道、2,182 kHz 或任何其他無線電通訊服務或者當地主管機關已經建議的通訊方式 ( 如 INMARSAT 等 ) 向所有電台廣播緊急信號 ( Urgent Message )。所有發送的訊息皆是以適當的緊急信號 ( PAN PAN ) 或數位選擇呼叫器 ( DSC ) 呼叫屬於所有船舶緊急時使用的 VHF70 頻道或 2187.5 kHz。如果緊急訊號已經發送可是攻擊並未發生時，船舶應該盡快取消該信號。同樣地，取消的信號也要向所有站台發送。
5. 當船長認為攻擊發生時，船舶或船員會處於重大而且立即的危險而需要立即的協助時，船長應該立即使用可用的無線電通訊系統傳送遇險警報 ( MAYDAY, DSC 等等 ) 以廣播遇險信號 ( Distress Message )。相關的搜救協調中心應該立即回應呼叫之船舶並且建立之間的通訊。
6. 船長應該瞭解遇險信號只提供發生緊急危險時使用，如果是為了不緊急的目的而使用，則可能導致真正需要緊急協助的船舶無法獲得有效的幫助。當遇險信號無法完全證明其正當性時，應該使用緊急信號。除了遇險信號外，緊急信號的使用優先於任何通訊。
7. 遭遇攻擊時所傳送的船舶標準訊息格式如附錄一。
8. 船長應該考慮攻擊者正在監視船舶與岸上的通訊，並且利用攔截的資訊以選擇他們的目標。因此，在海盜出沒的危險區域傳送有關船上貨物或者有價值物品之資訊時，應該小心謹慎。
9. 遭遇攻擊時的通報流程圖如圖一所示。

圖一 遭遇海盜攻擊時的通報流程圖（在沿海國水域內）



#### (四) 照明

1. 船舶應該使用符合安全航行（特別是 1972 年避碰規則）之最大照明。在不會影響航行安全的情況下，船艏燈與船舷燈可以打開。船舶航行時不需打開甲板燈，因為其他船隻將誤認為該船處於錨泊中。船尾可以使用廣泛的照明設備照亮船尾區域。
2. 除了規定之航行燈外，船舶內部於航行時應該保持黑暗。如此可以預防攻擊者於接近船舶時建立觀察點。當攻擊者靠近船舶時，打開船上的燈可以警告他們已經被發現，而且可以使他們目眩與使他們放棄攻擊的念頭。然而，欲

使一艘商船保持完全漆黑是極困難的。這個方法的有效性有時必須取決於月光的照射與否，因此，主要還是要仰賴船員的瞭望與警戒。

#### (五) 安全區的建立

1. 根據船舶的安全計畫，所有通往船橋、機艙、舵機房與船員住艙的出入口皆是保持防護與控制的，而且應該經常檢查。建立安全區的目的在於使攻擊者察覺到船舶內部的防禦。船舶可以考慮安裝特殊的安全區域通道控制系統。可能的話，舷窗、艙口蓋與窗戶等可以進入安全區域的入口都應該牢固地關閉，而且使用的玻璃必須是強化的。安全區域內直接通往船橋、報務室、機艙與船長住艙等的入口應該加強安全並且有特殊的通道控制系統與自動警報。
2. 安全門是提供意外事件發生時進出安全或重要區域的出入口。當安全(safety)與保安(security)有衝突時，安全的需要是最優先的。然而，在維持通道與出入口的防護與控制時，應該盡可能包含適當的安全措施。
3. 為了預防船員被海盜挾持（捉住船員並且藉以威脅是攻擊者控制船舶最常見的方式），除了必須在安全區域外執行特定工作的船員外，所有船員於夜間應該待在安全區域內。這些必須於夜間在安全區域外工作的船員應該維持與船橋聯絡並且演練攻擊事件發生時返回安全區域的路線。返回的路線必須是有選擇性的。假如在外面工作的船員懼怕攻擊事件發生時無法回到安全區域，則應該事先選擇暫時避難的處所。
4. 安全區域內應該有指定的集合處所提供攻擊事件發生時，船員會合以及向船橋報告他們的位置與人數的地點。

#### (六) 反制海盜措施

1. 在航行安全的允許下，當攻擊者接近時，船長應該考慮藉由大角度的轉向運動擺脫攻擊者的船隻。船艏造成的波浪與拍打的效應可能打斷攻擊者原本的念頭，並且使他們難於攀爬或鉤住船舷的欄杆。上述的船舶操縱方式不應該於受限制、壅塞、近岸或者船舶吃水受限的水域中使用，如麻六甲、新加坡海峽水域中。
2. 儘管船舶在大角度運轉時，訓練船員使用消防水管擊退海盜是不容易的，但是仍應考慮它的使用。因為海盜不只要面對水柱的噴射，而且水流將會淹沒他們的船隻、傷害他們的引擎與電子設備。船公司可以考慮提供特殊的配備給予使用消防水管的操作員，以提供保護。假如偵測到可能的攻擊時，可以在一接到通知時立刻將許多備用的消防水管裝設與加壓。
3. 執行逃脫的操船技術（如大角度轉向運動與加速）與消防水管的運用需要當機立斷的決定才能達到擊退海盜或者延遲他們上船的時間以使所有船員到

達安全區域的庇護所之目的。船舶持續地大角度轉向運動將會使已經登船的海盜恐懼無法安全地返回他們的船隻，因而促使他們快速地離去。然而，假如他們已捕獲船員，這種大角度的船舶運動將會招致他們的報復，因此，除非船長確信採取的動作對船員有利而且不會造成船員的危險，否則不應採取此種行動。

4. 強烈地反對船員為了保護船上人員或船舶而攜帶或使用槍砲。船上攜帶槍砲將會鼓勵海盜攜帶槍砲因而造成更危險的衝突與傷害，而且船上的槍砲也會成為吸引海盜的目標。槍砲的使用需要特別的訓練與能力，而且船上因為槍砲意外造成的風險也會提高。
5. 警報訊號（包括船舶的氣笛）於海盜接近時應該鳴放。警報與反應的信號可以使海盜放棄攻擊的企圖。警報信號或者廣播如能提供海盜可能登船的位置或者已經登船的位置將可以幫助已經暴露位置之船員選擇最佳的返回安全區域路線。

#### （七）進入海盜出沒區域前

1. 在進入海盜的風險區域之前，通知船員安全計畫內容並且保持演練以確保他們完全熟悉遭受攻擊事件中所應採取的行動。
2. 建立與確認安全區域，使攻擊者難以滲入，並且指定攻擊發生時，船員的集合處所。
3. 在船舶進入海盜的風險區域前，船員應該已經執行安全計畫所規定的程序。警報訊號與通報程序應該完整地演練過。假如指示是透過船舶的廣播系統或人員的無線電，他們應該使船上一些不精通語言的接收人員（如外籍船員）清楚地瞭解傳遞的指示。
4. 船長應該確認船舶於進入或接近海盜出沒區域時，相關機關（如搜救協調中心、海岸電台）的通訊人員是 24 小時值班。
5. 甲板部人員應將消防水管置於甲板適當處備便。
6. 甲板上所有儲藏間、油漆間、工作間等之門，均應鎖住。
7. 除了必須在安全區域外執行特定工作的船員外，所有船員於夜間應該待在安全區域內。這些必須於夜間在安全區域外工作的船員應該維持與船橋聯絡並且演練攻擊事件發生時返回安全區域的路線。
8. 船舶四周裝設照明設備，並準備探照燈以便緊急時使用。
9. 當船舶航行時，將小艇的雷達架設在船尾可以提供額外的雷達覆蓋區域以輔助偵測從船尾接近之快艇。

#### （八）進入海盜出沒區域時

1. 根據船舶安全計畫，船舶航行於風險區域時，所有的通往船橋、機艙與船員

住艙的入口皆應該關閉或警戒，並且經常檢查。船上安全區域的建立將會使攻擊者難以進入。

2. 當船舶處於海盜出沒的區域時，應該加強船員的當值與瞭望。此時可以考慮在船尾與雷達的盲點區加派瞭望人員。船上兩部雷達均應開啟，其中一部雷達設定為近距離（1.5 至 3 海浬）之掃瞄區與安全距離圈（Guard Rings）。雷達應該指派專人觀測，但是船員必須注意到船上之雷達欲偵測吃水低的高速小艇是不容易的。
3. 當船舶處於海盜出沒的風險區域時，應該與相關岸上單位或海軍單位保持固定的無線電通聯。船舶應該維持所有有關遇險與安全頻率的連續守聽，特別是 VHF16、2182 KHz 與當地主管機關在某些區域所規定的其他頻道或頻率。此外，船舶也應該守聽當地區域的所有海事安全廣播。
4. 開啟船上符合安全航行（特別是 1972 年避碰規則）的最大照明。
5. 開啟海水閘，以使甲板上之消防水管水壓充足，隨時可用。

#### （九）偵測到海盜時

1. 事先偵測可疑的攻擊是第一道防禦線。假如警戒與監控發揮成效，當值人員將能夠事先偵測到海盜的船隻。一旦偵測到海盜船隻，應該使用附錄一的訊息格式立即透過搜救協調中心通知最近沿海國之安全武力單位。
2. 立即警告船上船員往安全計畫中規定的位置移動。此時船舶的加速、大角度的轉向運動與消防水管皆應確實地依照預備階段執行。
3. 假如尚未與沿海國之安全武力接觸時，持續努力與其建立溝通。船員應該完成被攻擊時應有的準備，而船舶也應該發出一種結合燈光與聲音的信號警告附近的船隻將有攻擊事件發生。假如航行情況允許的話，持續保持大角度的轉向運動與最大船速。
4. 海盜船隻接近或接觸船舶時，於登臨的區域持續使用消防水管噴射強力水柱以及剪斷攀爬的鉤子或竿子，這將會使船上的船員免於面臨不必要的危險。
5. 海盜經常以聲東擊西的方式登輪，因此船上人員必須保持全面的警戒。

#### （十）海盜已經登船

1. 此時已經進入危急的階段，海盜的登臨已經是無法避免，所有船員立刻應該接受命令尋求他們的安全位置。
2. 當海盜在船上時，船長與船員應該以下列事項為行動的目標：
  - 維持船上人員的安全。
  - 確保船舶的航行安全。
  - 使海盜盡早離開船舶。
3. 船長選擇採取行動時應該考慮海盜取得控制船舶的程度，例如是否取得進入

船橋或機艙的通道或捉住船員以提供他們威脅船長或船員遵守他們的要求。然而，即使船員都在安全區域內，船長仍應考慮海盜在安全區域外對船舶造成的風險，例如海盜可能在油輪或化學船上使用燃燒彈引發火災。

4. 假如船長確定所有船員皆在安全區域內，而安全區域外的海盜無法進入並且無法造成船舶立即的危險時，船長可以考慮進行船舶的加速與大角度轉向運動，使海盜因為擔心無法回到他們的船隻，因而儘速離去。
5. 欲採取反攻的策略時，船長應該清楚地瞭解到海盜在船上的位置、他們並無攜帶槍砲或致命的武器以及船員的人數絕對超過他們所面對的海盜人數。假如反攻的船員可以使用消防水管，那成功的機會將增加許多。反攻的目的為促使海盜返回他們的船隻。船員不應該阻止海盜返回他們的船隻也不應該企圖逮捕他們，因為如此將會增加海盜的抵抗與增加反攻小組所面臨的危險。反攻小組一旦離開安全區域即應該集體行動並且持續與船橋通訊，一旦返回安全區域的路線受到威脅，船橋應立即召回反攻小組。
6. 假如船員捕獲海盜，應該將其安置在牢固的監禁處所，並且謹慎的看管。船長也應該在最快的時機下安排海盜移送至沿海國的安全武力單位。相關海盜的證據也應該移交至有關當局。
7. 假如海盜已經控制船橋、機艙、捕獲船員或者可以造成船舶立即的威脅時，船長或負責的船員應該保持冷靜，假如可能的話，與海盜協商是否可以讓船員維持船舶航行安全、人質安全返回與海盜提早離開。在許多情況下，遵守海盜的要求將是唯一安全的選擇，任何抗拒或阻礙的行為可能是無效或危險的。
8. 在海盜只是暫時控制船舶的情況下，假如可行而且安全的話，讓監視器持續運作。
9. 因為全部的船員可能被監禁，故船員可以事先在可能監禁處放置秘密裝備以促進船員的提早脫逃。
10. 當海盜已經取得財物、金錢時，應該使海盜相信他們已經取得所要求的財物，而且已經沒有秘密或隱藏的物品。

#### (十一) 攻擊事件發生後之後續動作

1. 假如船員在安全區域內，應該等到確定海盜已經離開船舶，方能離開安全區域。
2. 確定海盜已經離船後，鳴放安全計畫中規定的船笛信號以警告船員解除警報
3. 在事件發生後即刻作成報告(如附錄二的格式)傳送至相關的搜救協調中心，然後透過搜救協調中心再傳送至相關沿海國的安全武力單位。報告應該包含被害船舶的資料、位置、對船員的暴行或對船舶的傷害、海盜離去的方向與海盜的人數等，可能的話，加入對海盜船隻的描述。假如船員捕獲海盜，也應該記錄於報告中。

4. 假如海盜攻擊造成船上任何人員死亡、重傷或對船舶本身造成重大傷害時，也應該立即傳送報告至船舶的海事主管機關。在任何海盜攻擊事件中，報告的傳送是非常必要的，這將有助於海事主管機關的後續處理動作。
5. 海盜事件的閉路電視錄影或其他記錄應該妥善保存。假如可行的話，海盜施暴或破壞的區域在沿海國的安全武力單位人員勘查之前，應該保持完封不動。接觸過海盜的船員應該準備對該海盜事件的個人筆錄報告，特別是任何可以協助辨識海盜的特徵。另外，船上應該準備一張包含船上損失的財物與裝備的清單。
6. 事件發生後，應該盡快將完整的報告傳送至事件發生區域的沿海國主管單位，假如事件發生在公海，則傳送至最近的沿海國。船長應該審慎的考慮沿海國主管機關的正當要求，以方便安全武力的人員上船製作筆錄與進行法定的或其他調查。假如擁有閉路電視的紀錄、照片等，應該提供複製版予調查人員。
7. 船舶應該採取必要的先前措施與執行必要的程序以確保任何既遂或未遂的海盜案件報告能夠快速的回報至相關的沿海國，以提升安全武力單位逮捕海盜的機會。
8. 任何傳送至沿海國的報告也應該在最快的時機傳送至船舶的海事主管機關。一份完整的事件報告應該在最後提出於船舶的海事主管機關。船旗國可以經由對事件發生區域之沿海國的外交管道取得該份報告。這將是船旗國回報 IMO 的基礎。
9. 透過海事主管機關或國際組織回報 IMO 的報告格式在表三。目前對適當的與正確的海盜事件報告的缺乏直接地影響到政府與國際組織採取行動的能力。海盜事件的回報將有助於未來任何對船舶公布之建議的改善與更新。
10. 離開海盜出沒的區域時，船長應該檢查那些因為安全需要必須開啟的艙間是否重新開啟、消防水管的卸下以及回復正常的當值與航行燈。

## (十二) 在港口或錨區時

1. 船舶在港區停泊或下錨時，甲板燈與舷外照明應全部開啟，特別是船艏與船尾部分，海盜從這些部分登船不易被發現。值班人員應該經常巡邏。
2. 當船舶下錨或靠港時，管制、記錄與限制到達船舶之通道是非常重要的。拍攝進出船舶的人員可以打斷攻擊者的念頭或協助識別在攻擊之前進入船舶的攻擊者。攻擊者可能會依據貨物艙單選擇他們的目標，因此，對於船上文件的公布應該受到限制，特別是有關船上貨物與貨物位置的文件。
3. 在離開港口之前，船舶應該經過徹底地搜索，而且所有入口與通道應該警戒與管制，特別是通往船橋、機艙、舵房及其他易受攻擊的地方。航行之後對於入口與通道應該經常檢查。對於管制船上遭遇緊急事件時所用的入口及通道需要特別的謹慎考慮。船舶或船員的安全不應該因此而忽略。

4. 船舶在港口或錨區雇用安全警衛、保全或工作人員時，應該與港口主管機關保持聯絡。這些雇用人員的公司都應該經過適當的機關核可與調查，因為有時攻擊者會事先滲透在工作人員中，以便配合之後的攻擊行動。。
5. 當船舶錨泊或繫泊時，在船舶安全區外值班的船員應該待在陰影處或者避免處在甲板燈照射的地方，以免成為攻擊者攻擊的目標。
6. 船上救生艇雷達的適當部署可以提供船舶下錨時偵測接近的小艇。
7. 船上之人員於上岸後應該避免討論有關航程或者貨物之資訊，特別是與船公司之商業行為無關之人員。
8. 在海盜經常出沒的地方避免船員與當地的小型運輸工具交易，因為這些小型運輸工具能夠接近船舶。

## 伍、結論

從最近海盜案件的數目與海盜的犯罪模式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。海盜的暴行已經對世界各地的航運與國際貿易造成嚴重的威脅，同時，該罪行也已經對船員、航運業與國際貿易造成莫大的損失與困擾，因此，所有航運界都需要採取可能的因應措施以處理這樣的問題，並且減少船員、船舶和國際貿易的危險。

在船公司（船東）方面，首先，船公司應該提供船舶有關預防海盜的瞭望、警報、偵測、與監視設備。第二，船公司可以聘請專家學者對該公司之船員進行有關防制海盜的訓練課程。第三，船公司應該定期在船上舉行防盜演習。第四，船公司可以考慮雇用當地合法的保全人員協助在港口或錨區之船舶當值與警戒。第五，船公司應該減少或者消除船長或船員在船上攜帶大量現金的需求。

在船員方面，首先，所有預期進入海盜出沒之風險區域的船舶都應該擬定一個船舶安全計畫，以因應可能對船舶之海盜行為或武裝搶劫。第二，船舶的行進路線應該避免經過高風險的海盜出沒區域，特別是避開狹窄的航路或障礙物。第三，當船舶航行時，對於可疑的尾隨小艇必須保持雷達與瞭望的監控。第四，當船舶遭遇有關海盜行為或持械搶匪的攻擊時，應該即刻向當地區域的搜救協調中心報告。第五，船舶應該使用符合安全航行（特別是 1972 年避碰規則）之最大照明。第六，當攻擊者接近時，船舶應該執行逃脫的操船技術（如大角度轉向運動與加速）、使用高壓水柱、鳴放警報以及通報最近的搜救協調中心。第七，事件發生後，應該盡快將完整的報告傳送至事件發生區域的沿海國主管單位，假如事件發生在公海，則傳送至最近的沿海國。第八，船舶在港區停泊或下錨時，甲板燈與舷外照明應全部開啟，值班人員應該經常巡邏，並且管制、記錄與限制到達船舶之通道。

然而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。

在國際組織方面，首先，IMO 應該彙整其會員國與其他國際組織的海盜案件資料，並且定期傳送至沿海國以及要求該國調查與處理。第二，IMO 應該在適當時機與各國政府召開諮商會議，以建立共同打擊對船舶之海盜行為與持械搶劫的國際合作規範或地區合作協定。第三，IMO 應該派遣專家學者協助一些落後國家解決海盜問題以及提供防制海盜的技術與設備。第四、其他國際組織應該扮演支持與協助 IMO 的角色。第五，所有相關的國際組織都應該擬定對海盜問題的因應之道，並且向其會員國或會員公布。

在各國政府方面，首先，各沿海國應根據其水域內海盜攻擊的類型、正確的地理位置、及犯罪手法的統計評估攻擊的性質，進而提出對船舶的建議措施。第二，沿海國及港口國應該研擬計畫以防制船舶可能發生裝載之油類或者危險物質外漏。第三，相關的沿海國應該採用一套攻擊事件發生時的指揮命令系統及運作反應程序以提供相關單位共同的合作及聯繫。第四，各國在海盜案件的資料蒐集及校對時期完成後，應該將結果通知所有需要瞭解之機關。第五，各國皆應該建立其責任制度與執法機構執行攻擊事件發生後的調查。第六，鄰近國家共同面對海盜行為及持械搶劫的威脅時，應該在打擊海盜方面建立合作協定、合作巡邏與聯合演習等。

總之，惟有各相關單位的努力與合作，在各種管道上予以海盜痛擊，方能奏取全面之功效。

## 陸、參考文獻

1. 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.
2. 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.
3. IMO, Piracy and armed robbery at sea, IMO, January 2000.
4. 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.
5. IMO, Piracy and armed robbery against ships: Directives for Maritime Rescue

- Co-ordination Centres (MRCCs) , MSC/Circ.967, 6 June 2000, IMO.
6. 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.
  7. IMO, Worldwide maritime piracy: A real world snapshot of modern day maritime piracy situation, IMO, June 1999.
  8. IMO, Reports and acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.942, 17 March 2000 .
  9. IMO, Reports and acts of piracy and armed robbery against ships, MSC/Circ.991, 31 March 2001
  10. CSS, Piracy in southeast asia, CSS Strategic Briefing Papers, Volume 3, Part 2, June 2000.
  11. IMO , Governments seek IMO help in fight against piracy , News Issue , p28 , February 2001 .
  12. IMO , Piracy and armed robbery figures show dramatic increase , News Issue , p6-7 , March 2001.
  13. Bateman, Sam. , Piracy and the challenge of cooperative security and enforcement policy , maritime studies, March/April 2001, p11-22, 18 June 2001 .
  14. Eadie, Edward N. , Definitions of piracy , particularly that of the International Maritime Bureau , maritime studies, July/August 2001, p10-16, 1 October 2001 .
  15. 陳彥宏、陳護元，重大海盜案例分析研究，航運季刊，第 10 卷，第 3 期，民國九十年九月。
  16. 宮玉廣、楊智、鮑身敏，船舶防海盜襲擊的對策，世界海運，第 24 卷，第 4 期，第 13-14 頁，民國九十年八月。
  17. 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。
  18. 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。
  19. 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，民國八十八年九月。
  20. 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，民國八十八年五月。
  21. 孫立浩，世界海盜活動的特點與防海盜應注意事項，航海技術，第 4 期，第 77-80 頁，民國九十年。
  22. 威廉 卡本特、大衛 溫塞克，南中國海的海盜問題，國家政策雙週刊，第 96 期，第 12-13 頁，民國八十三年十月。
  23. 周成瑜，國際法上海盜行為與我國海盜罪之比較研究，法學叢刊，第 165 期，第 39-45 頁，民國八十六年一月。
  24. 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，民國八十二年六月。
  25. 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，民國八十八年四月。

26. 黃水願，海峽兩岸海上犯罪之刑事司法互助研究，第 13 頁，警察大學水警所碩士論文，民國八十九年六月。
27. 黃異，國際海洋法，國立編譯館，民國八十七年十月一版。

### 附錄一、船舶訊息格式\*\*

#### 報告 1 – 初報 – 海盜行為或持械搶劫警報

- 1 .Ship's name and, call sign, IMO number, INMARSAT IDs (plus ocean region code) and MMSI  
MAYDAY/DISTRESS ALERT (see note)  
URGENCY SIGNAL  
PIRACY/ARMED ROBBERY ATTACK
- 2 .Ship's position (and time of position UTC)  
Latitude Longitude  
Course Speed KTS
- 3 .Nature of event

#### 報告 2 – 續報 – 海盜行為或持械搶劫警報

- 1 .Ship's name and, call sign, IMO number
2. Reference initial PIRACY/ARMED ROBBERY ALERT
- 3 .Position of incident  
Latitude Longitude  
Name of the area
4. Details of incident, e.g.:  
While sailing, at anchor or at berth?  
Method of attack  
Description/number of suspect craft  
Number and brief description of pirates/robbers  
What kind of weapons did the pirates/robbers carry ?  
Any other information (e.g. language spoken)  
Injuries to crew and passengers  
Damage to ship (Which part of the ship was attacked?)  
Brief details of stolen property/cargo  
Action taken by the master and crew  
Was incident reported to the coastal authority and to whom?

---

\*\* 資料來源：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.

- Action taken by the Coastal State
5. Last observed movements of pirate/suspect craft, e.g.:  
Date/time/course/position/speed
  6. Assistance required
  7. Preferred communications with reporting ship, e.g.:  
Appropriate Coast Radio Station  
HF/MF/VHF  
INMARSAT IDs (plus ocean region code)  
MMSI
  8. Date/time of report (UTC)

## 附錄二 透過海事主管機關或國際組織回報 IMO 的報告格式\*\*\*

1. Ship's name and IMO number
2. Type of ship
3. Flag
4. Gross tonnage
5. Date and time
6. Latitude Longitude
7. Name of the area
8. While sailing, at anchor or at berth?
9. Method of attack
10. Description/number of suspect craft
11. Number and brief description of pirates/robbers
12. What kind of weapons did the pirates/robbers carry ?
13. Any other information (e.g. language spoken)
14. Injuries to crew and passengers
15. Damage to ship (Which part of the ship was attacked?)
16. Brief details of stolen property/cargo
17. Action taken by the master and crew
18. Was incident reported to the coastal authority and to whom?
19. Reporting State or international organization
20. Action taken by the Coastal State

---

\*\*\*資料來源：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.