

# 不容忽視的「海盜」罪行

／方信雄

## 一、前言

美國國務卿萊斯於三月十四日發表全球防恐議題時，特別針對東南亞水域猖狂的恐怖活動表示嚴重關切，並嗆聲指名印尼及週邊國家應加強因應措施；其實，萊斯所指的恐怖活動就是傳統海運社會所謂的「海盜罪行」(Piracy violence)，大多數人絕對想不到已邁入二十一世紀的今天，人類在海上最古老的謀生方式——海盜——竟有死灰復燃之勢，尤其最近更為猖狂，並且造成船舶、貨載與財產被劫，以及人員傷亡等損害。毫無疑問的，對船員、船東、貨主、託運人乃至保險人而言，海盜事件已成為其營運上的最痛。

如同前述，海盜一詞對多數人而言確實只是電影或小說中之情節，怎麼想也不可能將之與現實生活聯繫一起，更勿庸說出現頻繁；事實上，國際間近年來在國際海事組織(IMO)的督促下，已透過各種協商管道採取聯合防制措施，但在全球海域發生之海盜事件仍層出不窮，可見既有的努力仍無法有效遏阻海盜的暴行。

從國際海事局(IMB)設於吉隆坡的海盜情報中心(Piracy Reporting Center)所發出的二〇〇四年海盜被害事件統計數字我們知道，二〇〇四年全球所發生的海盜事件計有三二五件，較二〇〇三年的四四五件減少了廿七%；但令人擔憂的是，海盜犯罪的模式卻普遍有暴力提昇的傾向，因為從最近發生的幾起海盜事故中吾人發現，時下的海盜已從往昔只是單純地掠奪船用品或船員私人物品，進展到搶奪船舶與貨載的駭人惡行，可見組織化與兇狠化已成為當前海盜罪行的特徵，而其犯案手段的殘酷與大膽更顯示其與國際犯罪組織掛鉤的傳聞並非空穴來風。

根據統計，二〇〇二年僅二十一一名船員被殺，但到二〇〇四年卻有三十名船員被殺的情況，至於在諸多事故中單是被綁架的船員更高達八十六名之多，所幸海盜取得贖金後即被釋放；其實，最令吾人耽

憂的乃是部份海盜事件，皆與沿海國的軍人有相當程度的關聯，此種以合法掩護非法的惡行，亦是杜絕海盜事故困難之所在，當然助長此一惡風的另一主要原因就是，案發海域的管轄國家常常是刻意迴避，絕口不提海盜問題，故而吾人亦不能寄望其會採取任何正面的因應措施。

## 二、常見的海盜作案模式

實務上，吾人常依海盜的犯罪目的將其概分為下列二類：

1. 以劫取船上金錢財物為目的者：此類海盜多屬非組織性的犯罪，其登船作案時間約只三十~四十分鐘；雖此類海盜行搶過程短暫，但由於此段時間內的船舶航行常由欠缺航海專業的海盜取代正規的船員操控，或根本任憑船舶置於無人操縱的狀況，故而常發生船舶擱淺或碰撞等事故，進而帶來許多污染海洋環境的風險與影響。

2. 以劫取船舶本身及其所載貨物為目的者：屬有計劃性的犯罪行為，當然所造成的損失亦較嚴重。然若依據過去十年來海盜經常出沒的海域，吾人可將海盜分成如下四大類：

1. 亞洲型海盜 (Asian type piracy)：此一類型海盜的作案模式特質乃是海盜登船後，常以極快的速度奔赴駕駛臺或船長室收割金錢與易於轉手的貴重物品 (Negotiable valuables) 即迅速逃逸；此類攻擊通常不會發生在公海上，而是發生在各不同國家的領海內，其中最為著名的作案目標區乃是介於印尼與新加坡之間的菲利普水道 (Phillip Channel)，但據報目前已轉移至麻六甲海峽與印尼水域。

至於海盜登船的模式乃是利用快艇併靠航行中的商船，再以極矯捷的身手利用繩索攀登上船，通常是在夜晚時分。又此類海盜除非作案時遭遇抵抗否則不會施予暴力，故而此類海盜又可稱之為「非暴力」(Non-violent) 型。

2. 南美洲—西非型海盜 (South America—West Africa type piracy)：此一類型海盜事故通常是武裝海盜搭乘船艇攀登停靠在碼頭上或是錨泊中的船舶作案，其暴力傾向遠較亞洲型海盜兇殘，此乃因其火力強大故而較不在意執法者；此型海盜的目標為現金、貨載、船員物品、船舶屬具等，事實上只要是搬得動的都是其行搶目標。

相對於亞洲型海盜需以快艇攀登航行中的高乾舷船，此一類型海盜顯然較不需具備矯捷的身手。而

且此型海盜常會不分皂白青紅，動輒施予暴力並搶走所有未固定的船舶屬具。值得強調的是，船舶的屬具被偷常意味著船舶已不再具備適航性（Seaworthiness），亦即已陷入安全可靠，乃至被迫停航的情境。

3. 具軍事或政治特徵的海上攻擊（Maritime attacks with a military or political feature）此類海盜罪行最具代表性的當屬一九八五年發生於東地中海遭受恐怖份子攻擊的客輪 M.V. "Achille Lauro" 號之案例。此一攻擊事件亦是促使國際海事組織（IMO）日後制定「一九八八年抑制危及海上航行安全的非法行為公約」（1988 SUA, Convention for the Suppression of Unlawful Act against the safety of the Maritime Navigation）的原動力。

該公約明訂締約國政府負有將任何對船舶犯下違法行為者逕行依其本國法律進行審判或遣返其船籍國的義務。談及劫持船舶，索馬利亞海域依舊是高風險區，此一區域的武裝海盜多駕著快艇或炮艇對過往船隻或遊艇開火，進而劫持。例如去年二艘臺灣漁船遭索國叛軍劫持勒贖即是一例。因此在索國東部或東北部航行或錨泊的船隻應特別謹慎防止被由陸上傾巢而出的叛軍分支擄掠。因為此一區域已非索國中央政府所能掌控者。

4. 發生在東南亞水域，以劫持航行中的船舶，並以暴力制伏船員進而偷竊整船貨載的海盜罪行，前述萊斯所指的恐怖活動即指此類海盜罪行，有時候海盜在掠奪貨載後會將船舶歸還船員；最慘的劇本就是將船員丟海或是乾脆殺掉。如一九九八年瓊松號貨輪（M.V. Cheung Son）被海盜劫持，船上二十三名中國船員全被殘酷的殺害即是一例。

### 三、案例說明

從上述海盜犯罪的種種惡行，吾人得知欲靠立於第一線的執法者或船員單方面的打擊或遏阻海盜惡行實不可能，以下特舉一典型案例，並據以說明海運相關業者在屬輪遭遇海盜攻擊或劫持時，應如何與政府主管機關合作，以有效打擊海盜罪行；

一九九九年十月二十二日傍晚五時左右，A貨輪（M.V. "Alondra Rainbow"）在印尼的 Kuala Tanjung 港（簡稱 K 港）裝載了七千噸的鋁錠欲航向日本大分縣的三池（Mike）港，但船舶出港後不久，即有一群海盜手持刀槍迅速上船，顯然此一海盜群係屬有計劃性的犯罪組織，因為海盜上船後立即控制了駕駛臺與機艙，同時將所有十七名船員綑綁起來集中看管，並不時施以暴力；海盜未曾求助

船員即順利地操縱該船，稍後，所有船員被移往在海上接靠A輪的另一艘船舶（M.V. "Sanho"；簡稱S輪）上作為人質，S輪隨即航往孟加拉灣，直至一九九九年十月二十九日始將所有人質船員移置救生筏上，再任其漂流海上，結果在海上漂流十日後才被泰國漁船在蘇門答臘東北部外海發現，但被劫的A輪則行方不明。

一九九九年十月二十八日國際海事局海盜情報中心獲悉後，即透過海事衛星通訊系統（Inmarsat-C）的安全服務網路發布特別警戒情報，並請求過往船舶協助蒐集情報並報告任何符合A輪特徵的船舶；十一月十四日，一艘科威特籍油輪的船長報告其發現一艘特徵與A輪完全一致，但船名不同的船舶正由斯里蘭卡航往阿拉伯海，該中心立即將此訊息與相片傳輸給印度海岸防衛隊，並請求就近瞭解。

印度海岸防衛隊獲報後，迅即派出一架偵查機至該海域偵巡，不久即發現該可疑船隻，而且外觀完全符合A輪的特徵，但是該輪的船名卻是「Mega Rama」，而且懸掛貝里斯旗，國際海事局經回報後，立即向貝里斯當局查證，但經該國證實並無以此船名註冊的船舶入籍。

偵查機隨即企圖以無線電與該輪建立連絡，但該輪一直保持無線電靜默，海岸防衛隊不得已只有派出巡邏艇攔截，一直到距Ponani（印度西南部）西方七十哩處始追上該輪；巡邏艇隨即命令該船停止受檢，無意該船卻加速朝公海逃逸，因而巡邏艇遂開炮作警告性質射擊，但該輪依舊死命的逃逸。眼看該輪即將進入公海水域，海岸防衛隊只有請求印度海軍支援。

印度海軍飛彈巡洋艦（INS Prabar）接手後，多次使用火力始於十一月十六日在距孟買三百哩處截獲該輪，此時船上的十五名印尼籍船員為掩滅證據竟放火燒船，並欲擊沉船舶以圖脫罪；但是印度海軍的臨檢隊員登船後立即將火撲滅並止住機艙進水，再將該船拖往孟買，並逮捕十五名印尼籍罪犯。

事後調查顯示，印尼籍船長Christinus Mintando與輪機長Burham Nandam是在印尼Batam的咖啡廳遇上某船員仲介業者，並於一九九九年十月四日擬妥劫船計劃，並登上錨泊於雅加達的S輪，S輪開航時共有三十五名成員，其中十二名配備有各種不同武器；該輪首先抵達Batam港並補給燃油、水與伙食，十月十七日，S輪離開Batam港，並於五天後抵達A輪所在的K港，而海盜集團的成員之一則在A輪裝貨的時候早已潛伏上船充當內應。

十月二十二日傍晚，十二名持有手槍及其它具毀滅性武器的海盜，自S輪轉駁至一艘快艇等候A輪離港，當他們看到A輪出現時，快艇迅即追至其船艉後方，此時原先已潛伏在船的海盜，即放下繩索讓

其伙伴攀登上船，A輪的船員很快的即被擄劫並綁緊手腳。此時，S輪即來旁靠在A輪，印尼籍船長 Mintando及十四名「船員」登船，並接替原A輪船員。而A輪船員則被接駁至S輪。

一九九九年十月二十三日，海盜船長Mintando及其船員將A輪船名，改為Global Venture並航往東馬的迷利(Miri)港，並於十月二十六日抵達，此時她的船殼從原先的藍色被改漆成黑色；十月二十七日，大約有三千噸的鉛錠被轉卸至另一艘旁靠其邊船名為Bonsoon II的貨船上，此時，僱用海盜的仲介人即命M船長將船開往巴基斯坦的喀拉蚩港，在稍後某時，A輪的船名又從Global Venture被更改為Mega Rama，於此同時，Bonsoon II即航往菲律賓實並卸下所搶的鉛錠。

Mega Rama約在一個月之後始被查獲。值得一提的是，上述被捕的十五名印尼船員中，至少有兩名經指認曾參與一九九八年劫持Tenyu輪的犯罪活動，並曾在中國大陸犯案被逮捕二次後獲判無罪釋放。可見海盜罪行常是專業劫船累犯之有組織的企業行為。

儘管印度當時為一九八二年海洋法公約(UNCLOS, United Nation Convention on the Law of the Sea 1982)的簽署國，但是此一公約並未制定成相關的國內法，亦即印度的刑法(Penal Code)並無有關海盜罪行或劫持船舶的刑責規定；然而印度孟買警方仍依據印度的刑法以十一條罪名起訴十五名印尼船員。二〇〇三年三月，法院宣判將十五名罪犯處以七年的重役。

#### 四、結語

從文中吾人發現，全球海防機關聯手打擊海盜罪行的運作，似乎仍未達到預期目標，但至少較以往提供更多的具體遏阻力量。此意味著海運業者或運航人仍需採審慎的態度，面對海盜的問題，究竟船舶遭受海盜攻擊與干擾的風險依舊存在。

其次，我國雖屬航運發達的海島國家，但長期以來不僅一般國人對海盜問題的認識與嚴重性，未加注意，就連大眾媒體亦不重視；吾人通常只有當大陸漁工犯下劫船、殺人或擄人勒贖的案件時，才會從媒體看到類似海盜行徑的相關報導。其實，吾人當要瞭解到作為一個沿海國就有與鄰國乃至國際組織合作負起打擊海上犯罪、保護航商與船員的責任。至少我們要讓國際海運社會瞭解到臺灣附近海域是絕對安全的水域，並展示我國政府打擊海上犯罪的決心。

(本文作者：基隆港引水人)