

專刊暨經驗交流

防制海盜的因應措施——論亞丁灣的危機

蘇國愛¹ 黃瑞源²

摘 要

「海盜」長期為患，令世界航運公司及船員聞之色變。雖經各國長時間努力，加強航行保全，希望能保障生命及貨物安全並減低船舶受海盜攻擊時之損失。從1958年聯合國公海公約開始，海盜不斷演進，除公海有海盜事件外，近來由原先亞洲地區游擊式之海盜行為，轉移至亞丁灣、索馬利亞及奈及利亞一帶，在其國家領海內出沒，有別於傳統的海盜，這是一群有組織、訓練有素、武器精良的武裝劫掠，綁架、勒贖案件層出不窮，搶奪手段更形凶殘，對海上安全造成嚴重威脅。近來亞丁灣海盜橫行，引起全球關注，對原已疲於應付當前貨載短缺，艙位閒置面臨供需失衡危機的航業界，無疑是雪上加霜。

本研究希望增加國內各航運公司對此議題之重視，以及對最近多起海盜攻擊案件集中於亞丁灣高危險區的瞭解，並加強航行於此區船舶的安全防備。

關鍵字：海盜、海盜行為、亞丁灣、索馬利亞

一、研究動機

海運為運輸業務最重要的一環，尤其以運輸成本低、運輸量大及範圍廣的優勢仍是沒有另一項運輸工具能取代〔1〕。早在船舶仍使用人力的帆船時期，海盜就如影隨行，長久以來一直為海運業的夢魘之一。「神鬼奇航」是一部以海盜作主題的有趣電影，但在實際船舶航行中面臨海盜的威脅，是沒有電影中的浪漫情節，而是攸關生命安危、財產保衛的堅苦歷程。

隨著時代的進步，海盜非但沒有消聲匿跡返而日益猖獗。依據國際海事局(International Maritime Bureau-IMB)報導，截至2008年前9個月已接獲199件海盜攻擊案，尤其在第三季已發生了83件，相較於第一季的53件及第二季的63件明顯增加許多。其中仍以索馬利亞、奈及利亞及印尼囊括發生海盜事件前三名的地區，包括115艘船舶被偷竊、31艘船舶被劫掠及23艘船舶受到武裝攻擊。造成581名船員被挾持、9名船員遭到綁架、9名船員被殺害及2名船員失蹤(推定為死亡)〔2〕。恐怖攻擊船舶事件愈演愈烈，造成航行於該地區船東的困擾，船員無不膽顫心驚，

1. 國立台灣海洋大學商船學系碩專班；中華海員總工會 秘書處

2. 國立台灣海洋大學商船學系碩專班；長榮海運 運務管理本部

亦引起國際間密切注意，廣泛討論及提出警告，在2008年6月聯合國安全理事會決議通過，允許各國派遣軍艦在亞丁灣特定地區協助索馬利亞維持秩序，各國先後派出軍艦進入該地區。

海盜行為目前已成為海事組織、各國政府高度關切的焦點之一。本研究動機在提供船舶遭遇海盜事件時應有的戒備及防範，並將研究結論提供予航運公司及船員航行於海盜危險地區時，提早採取預防因應措施。

二、海盜與武裝劫掠的定義

1958年聯合國公海公約第15條定義海盜行為是：

- (一)、私有船舶或私有航空器之航員或乘客為私人目地，對下列之人或物實施任何不法之強暴行為或任何掠奪行為。
 - 1.公海上另一船舶或航空器，或其上的人或財物。
 - 2.不屬任何國家管轄之處所內之船舶、航空器、人或財物。
- (二)、明知使船舶或航空器成為海盜船舶或航空器之事實，而自願參加其活動。
- (三)、教唆或故意便利本條第一款所稱之行爲。

現今海盜已不再是僅出沒於公海、或是以小規模的偷竊或搶奪的犯罪型態為主。IMB重新定義「海盜及武裝劫掠」行為：「任何以武力或其他行徑，企圖或犯下偷竊及其他犯罪行為，進而登船之犯罪行為。」此

一定義涵蓋實際及企圖攻擊船舶的行為，無論該船是在港內、錨泊或海上〔3〕。國際海事組織(IMO)所採用「武裝劫掠船舶係指除了海盜行為以外，任何非法之暴力行為或拘留或任何掠奪行為，或威脅，無論直接針對船舶、人員、或此船舶上之財物、並在一國可以對此一行為行使管轄權的範圍內」〔4〕，上述定義符合現實狀態，為本文所研究的依據。

三、海盜的類型及演變

傳統式海盜一般使用小船，操作簡單的犯罪工具，借著黑夜的掩護，尾隨目標，再以繩索或雙鉤梯攀爬潛入船舶，以挾持船員交出個人財物，脅迫船長打開保險櫃搶奪船上現金。通常在取得財物後即離開，使用暴力的機會較低。第二種海盜搶奪為有組織性的武裝攻擊。目標以搶奪船隻上的貨品，如原油輪、散裝船、甚至貨櫃船等，為達到控制並挾持船舶之目的，因人質並非其籌碼，極易造成船員受傷甚至死亡，為最殘暴的犯罪劫持船舶者更有甚者，海盜除搶劫船舶上的貨品並將船舶整艘改裝、換漆、更名進行拍賣後再度航行，若遇到此一情況船員常遭到殺害，難以倖免，以印尼附近海域發生案件最多。昔日在亞洲因長期海域重疊主權爭議等問題，造成此區沿海國互不信任，致海盜橫行。時至今日演變成的海盜武裝劫掠，為一有計劃、具專業訓練的組織，以挾持貨物、船舶及船員，脅迫船東支付贖金的案件。此種犯案方式

自2006年開始在索馬利亞、亞丁灣一帶已發生多起案件，並有愈演愈烈的趨勢。

依據國際海事組織(IMO)自1998年至2007年統計顯示，接獲的海盜案件數以2000年的471件及2003年452件達到雙高峰，在連續3年大幅度下降至2006年的241艘，2007年又上升至282艘，比前一年度上升17%〔5〕。

值得注意的是，在經比對IMB 2006年與2007年年報，發生的海盜案件增加次數，又以奈及利亞(42件)增加2.5倍及索馬利亞(31件)增加2.1倍，數字最為驚人。

依據該年報報導，海盜攻擊模式為一母船帶2至4艘快速子船(子船船速可達30浬)，通常五人一組配備衝鋒槍或重型武器(火箭筒)，衛星電話與全球定位系統從左右接近目標船舶，或以雙鉤梯勾住船舷或直接以重裝武器要求船長停航。海盜的攻擊時間多為白天與以往麻六甲海峽出沒的海盜大不相同。〔3〕。

持續2007年情況，2008年索馬利亞、亞丁灣海盜武裝掠劫案件日趨嚴重。從許多報導中得知在此一地帶被劫持之船舶(包括船員及貨物)，搶匪直接向船東要求支付贖金，經過匪方「專業仲介」與船東討價還價，船東在支付巨額贖金後，船舶及船員被安全釋放。通常經過交涉後，贖金約在100~250萬美元左右，船舶平均被挾持期間有三個月之久，保險公司也將船舶行經亞丁灣的保險費大幅

調升。

當全球航運界對此狀況憂心忡忡之際，民營保全業者則視此為一難得的商機，並醞釀組成一支私人海軍，提供使用非致命武裝的護衛人員，在船隻通過該海域的時間給予保護，並收取8,000~12,000英鎊(台幣約40~60萬元)的保護費用。宣稱，用炮艦保護船隻，對海盜有嚇阻作用，能迫使他們打消進攻的念頭，轉而去尋找其它容易下手的目標。〔12〕

四、索馬利亞的地理位置及背景

索馬利亞位於非洲大陸最東部的索馬利亞半島上，北臨亞丁灣、東瀕印度洋、西與肯亞、依索匹亞接壤，西北與吉布提交界，有「非洲之角」的稱呼，境內海岸線長3025公里。北部的亞丁灣連結紅海，再經蘇伊士運河就直通歐洲南部的地中海的要道，為扼守印度洋(遠東)經由蘇伊士運河及地中海通向歐洲的要道，也是波斯灣石油輸往印度洋的重要水運路線目前全球12%的石油、50%的乾貨及30%貨櫃經由此航線。國際海事局(IMO)已將亞丁灣、索馬利亞海岸歸納為全球遭遇海盜風險最高的水域。〔圖四〕

依據6月30日聯合國安理會於一致通過的決議，允許各國派軍艦與索馬利亞政府運輸臨時聯盟(Somalia's Transitional Federal Government --TFG)合作，協防亞丁灣，保護商船免受索馬利亞海盜攻擊，在2008年8月以後，「聯合海上武力」包括美國海軍第五艦隊、英國、法國及西班牙

共同巡邏，希望能提供安全航道，目前已有美國及俄羅斯，及由歐盟的法國、西班牙海軍成立了特殊小組在該地區巡邏。各國船隻在遭受攻擊時可請求艦艇協助。另，印度商船屢遭攻擊，印度海軍亦在阿拉伯海與紅海間執行保護印度商船任務〔6〕，中國亦已於2008年12月20日宣佈加入該地區的協防任務。

分析在亞丁灣一帶海盜猖獗的主因歸咎於索國人民長期飽受戰亂之苦，依據聯合國糧食組織在2006年1月23日新聞稿顯示，全國850萬人口，僅南部地區即有170萬人面臨饑荒。戰亂及饑荒趨使索國人民選擇海盜這條不歸路。索馬利亞的政局一直處於動盪不安的窘境，該國自1991年來前軍事獨裁者被推翻後，即陷入內戰，多方爭權，新政府處於弱勢，國際社會對索國新政權多持觀望。911事件之後美國將索國列入恐怖份子藏匿的國家之一，積極協助該國整頓政經情勢，希望能結束無政府狀態。2003年聯合國安理會多次討論索國問題，呼籲各國格遵對索國武器禁運決議，停止干涉該國內政。但在

當地伊斯蘭武裝部隊與政府幾乎每天發生衝突，政府應付路上武裝衝突已焦頭爛額，亦無海軍以掌控及保護此一水域的安全。〔9〕

據BBC報導，在索國海盜的組成有三種人：漁夫、民兵及科技專家各司其職，估計在10月底前已獲取三千萬美元的贖金。〔10〕

四、案例

今年以來在此一區域發生案件無數，僅舉幾件案例以供參考：

- (1) 依據路透社2008年4月21日報導，武裝海盜於亞丁灣向一艘原應航行至沙烏地阿拉伯的15萬噸日本油輪開火攻擊，造成一英寸的裂痕及數百加崙原油漏出污染海洋，慶幸的是沒有船員受傷。
- (2) 2008年9月25日一艘載有32輛俄製坦克及其他武器的烏克蘭貨輪「海伊納號」被劫持，海盜要求3,500萬美元的贖金。美國及俄國均派出軍艦至當地監控，發現在同一地點另有兩艘被劫持的船舶MV Capt. Stefanos 及 MV Centauri。聯合國估計以索馬利亞海域當地海盜劫持船舶換取的贖金，每年賺進收入超過一億美元(資料來源:中國時報2008年9月29日A3版)。
- (3) 2008年11月16日夜間沙烏地阿拉伯超級油輪「天狼星號」滿載200萬桶石油於肯亞孟巴薩東南方約830公里處被劫持。消息傳出震驚全球，這是索國海盜劫持



▲圖四：索馬利亞地理位置及石油運輸路線 資料來源：聯合報國際中心

最大的船舶，也是離岸最遠的船隻。船上共有25名船員，據悉該輪已索國東北部哈拉爾代雷港外泊錨，而同屬於邦特蘭半自治區的另一港口埃爾港為索國海盜的大基地，據估計在該港約扣有12艘船，超過200名人質。(資料來源:聯合報19日外電)

- (4) 船上有25名船員的香港籍天裕輪被劫持兩個月，已於2008年11月19日在船東支付贖金後已獲釋放，但同屬於香港籍的另一艘船“Delight”及船上的25名船員至今仍無訊息，生死未卜。
〔11〕

五、船員的保護

國際運輸工人聯盟(ITF)於2008年10月7日發佈對與該聯盟簽訂國際協商論壇(International Bargaining Forum-IBF) 協約船舶，航行於亞丁灣、索馬利亞「高危險區」時(圖五)，應給予船員相當於底薪之獎金及加倍之失能賠償、死亡撫恤金。同時船東應同意船員有所選

擇，並支付船員遣返費用。ITF此一決定並要求簽訂該聯盟非IBF協約的船舶一併遵守。

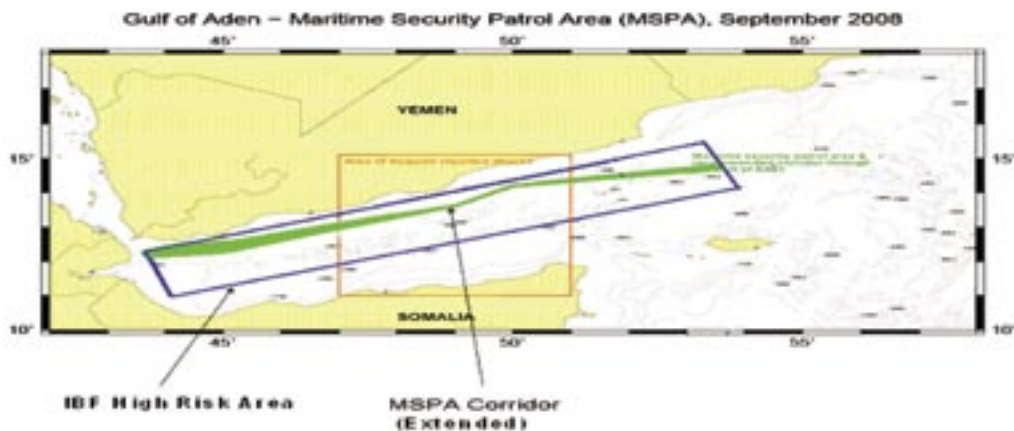
英國海員工會(NAUTILUS)經與戰區操作委員會會商結論，對全體會員公報中的聲明與ITF相似。

在我國船東經營權宜旗船舶而與中華海員總工會簽訂ITF協約者，每年約有300艘，服務於這些船舶上的船員，同時適用ITF公佈之「高危險區」條款。

六、應對與分享(來自船公司的經驗)

海盜攻擊頻繁但也不是每次都成功，一名曾經航行亞丁灣，遭受海盜攻擊並能全身而退的高級船員表示：當地海盜先以AIS偵測目標，再遠距離觀察，若目標無任何反應或動作，即快速從左右接近並企圖登輪。攻擊事件發生當時船副發現三艘小船快速接近，船長緊急施放汽笛警報，通告全體船員立即就防盜部署，並下令左滿舵，拉開與快艇距離。

第一艘小快艇如同領港船的靠法，靠上右舷，已可清晰看出對方面



▲圖五：亞丁灣高危險區的範圍 資料來源：ITF

孔。海盜舉起雙鉤鋁梯欲掛上舷牆。船長繼續操船以左右滿舵甩開距離，船員同時拋擲鐵廢棄物、手電筒等，並噴灑水柱嚇阻靠上之海盜船。最終小艇放棄登船但仍保持3海浬外跟蹤，全船船員都在甲板防衛監視，約20分鐘後確定小艇不再跟蹤，回復加強防盜部署。

事後檢討：

- (1) 當值瞭望適時發現：在小艇已逼近1海浬時，雷達上仍無法標示目標，需靠當值船副加強瞭望。
- (2) Z字型航法：船舶以大舵角駛向海盜船來襲之反側，利用船身產生之波浪沖擊對方，使小船無法靠近船舶，知難而退。
- (3) 事前防盜操演得宜：該船在進入亞丁灣前已按ISPS CODE 實施防恐操演，在各重點部位準備防護用具並加強船員戒心。值得給予嘉獎的是，該船自製「可移動式防具」〔圖六〕及足夠活動式消防皮龍，易於控制，向船邊2~3米處噴灑，有效驅逐靠近之小船〔圖七〕。
- (4) 船員齊心齊力護衛生命及船貨的決心。



▲圖六：防彈盾草圖 資料來源：某航運公司

七、結語及建議

亞丁灣因其重要地理位置，加以索馬利亞政府對防制海盜無效能，演變發展至今，已成為全球航運界的惡夢。台灣目前固定航行於此的船舶數量眾多，儘管英國、美國、俄羅斯、印度和其它若干國家皆派有軍艦在亞丁灣海域巡邏，保護往來的船隻，然此一水域廣闊，海盜仍可避開巡邏艦艇而劫持船舶，原因在於海盜攻擊僅10分鐘左右，船舶必需在此時間的範圍內即時通報艦隊才來得及反應，而通常在事件發生到支援部隊抵達，海盜早已劫掠完成並逃之夭夭，為確保船舶安全，消極的等待救援實緩不濟急，各公司能於事先操演並加強戒備才是上策。

我們擔心的是，在武裝搶匪在得到船東支付的巨額贖金後，可以購買更強大精良的武器，再劫掠更多的船舶，如此惡性循環，導致更嚴重的後果。除了財產生命的損失外，在強奪的過程中，船舶漏油、失火、爆炸將會引發另一種的環境浩劫。



▲圖七：消防皮龍(注意出水角度)資料來源：某航運公司

雖然許多建議鼓勵與海盜對抗，船舶配置攻擊武器。但IMB仍呼籲船舶遭海盜攻擊時應儘量避免與之交戰，以防止海盜報復。該組織並建議航行此地區船舶保持離岸200海浬(似乎仍顯不足)，同時也避免預報進港時間。各船舶航行於此區時要注意航道慢速或停泊的船隻，尤其是拖駁船，極有可能是海盜母船。

在沙烏地阿拉伯超級油輪「天狼星號」也在該海域遭劫持後，越來越多大規模航運公司已要求旗下輪船改道，寧可繞遠路走非洲南端的好望角，也要避開靠近索馬利亞的亞丁灣和位居海運要津的蘇伊士運河。

筆者建議，船公司應慎重考慮沿非洲海岸繞行南端的好望角前往歐洲或北美的航道，以確保安全，雖將增加成本，且貨物運抵目的地的交貨時間也將延誤10-15天不等，但與動輒數百萬美元的贖款、船員人命的安危來比較，似乎仍是較佳的選擇。

另外，值得一提的是，航行於該區域的船隻也可向區域協防巡邏艦隊聯系並請求保護。但船員仍應視為能保護船貨安全的重要的環節，事前防恐訓練應詳實，反覆操演，彼此合作，避免到時驚慌失措。同時應訓練船員在以汽笛聲或某一特定訊號為海盜攻擊警告，以爭取更多防禦時間。

參考文獻：

- [1] 崔延紘，海洋運輸學，國立編譯館出版，2002年9月
- [2] IMB Report details unprecedented increase in piracy, London October 2008
- [3] ICC-IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report--- Annual Report 2007
- [4] 王冠雄，海盜抑或恐怖份子:ISPS Code在防制上的實踐,p135，發表於兩岸航運與物流的新觀念研討會。
- [5] IMO Report on acts of piracy and armed robbery against ships, annual report - 2005,2006,2007。
- [6] 中央社 2008年10月查詢網站:
<http://n.yam.com/cna/international/200810/20081017617058.html>
- [7] 圖片查詢<http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php> 時間：2008/11/4
- [8] Times on line : <http://business.timesonline.co.uk/tol/business/industry>
時間：2008年11月4日
- [9] 陳彥宏，教我如何不搶他一論索馬利亞海盜本質與現況，海事論壇，2006/02/15
- [10] 中國時報2008/11/20
- [11] 南華早報2008/11/20