

論船舶安全與海上保險： 以東南亞海盜與恐怖主義為例

孫國祥[※]

目次

- | | |
|------------------|----------------|
| 壹、前言 | 陸、海盜攻擊的方法 |
| 貳、海盜和恐怖主義史 | 一、海盜的類型 |
| 一、主要發生的地區 | 二、攻擊的類型 |
| 二、攻擊的各種方法 | 三、打帶跑搶劫 |
| 參、恐怖主義和海盜引發的安全挑戰 | 四、貨物劫奪和綁架人質的攻擊 |
| 一、海盜行動的地區 | 五、幽靈船 |
| 二、國際海事條約 | 六、偷渡者 |
| 三、國際刑警組織 | 柒、對海上船隻的挑戰與方案 |
| 四、海事司法案例 | 一、當今海盜的預防 |
| 五、軍事干預 | 二、船隻定位器 |
| 肆、涉入犯罪共謀的行為者 | 三、船舶保安 |
| 一、行為者 | 四、長距離音波傳訊裝置 |
| 二、印尼的案例 | 五、外交 |
| 三、其他的行為者 | 六、私掠船 |
| 伍、海上保險 | 七、襲擊者 |
| 一、海上包險商 | 八、嚴格的安全運行 |
| 二、承保範圍 | 九、商品上的跟踪信標 |
| 三、海事保險公司 | 捌、結論 |
| 四、海盜行為的承保 | |

※ 南華大學國際暨大陸事務學系亞太研究碩士班副教授

摘要

國際社會無法理解今天海盜仍然未被消除。海盜不僅從來沒有被根除，而且在過去僅僅十年間，海盜和恐怖襲擊船隻的數量增加了三倍，海盜行動提升至其歷史的最高水準。與刻板印象相反的是，情報顯示今天的海盜往往是訓練有素的戰士，他們經常駕駛配備了衛星電話和全球定位系統的快艇。許多這些所謂的海盜已經與區域恐怖組織聯繫，尤其是在貧窮的地區。在英國和美國的海事保險承銷商似乎一如既往制定政策，不關心海盜和恐怖主義在公海的上升。海上保險承銷商只關心船隻的種類，業務的荷重和種類的類型。如果船舶冒險進入高風險地區，承保政策將寫入相關的規定。然而，保險業令人驚訝的是並不查究船舶和船員的防守戰術。本論文認為，對我國而言，航運業在全球的運行和國家海洋安全的能力並不相符，因而更應關注航運的保險以助我國真實的海上防恐。

關鍵字：恐怖主義、海盜、海上保險、船舶安全

壹、前言

在19世紀的頭幾年，地中海海盜在北非諸國（Barbary States of Northern Africa）的支持下，捕獲商船，恐嚇其船員，並且持船舶以勒索贖金。作為回應，美國發動了數次巴巴里戰爭（Barbary Wars）中，¹美國第一次成功的致力於保護其公民免於無情的、非傳統的敵人在海外打一場曠日持久的鬥爭。今天，國際社會無法理解海盜為何仍然沒有遭到消除。海盜不僅從來沒有被根除，而且海盜襲擊靠近索馬利亞海岸、奈及利亞和麻六甲通道船隻的數量，在過去的十年增加了三倍，提高海盜行動的歷史最高水準。與刻板印象相反的是，情報顯示，今天的海盜往往是受過訓練的戰士，配備衛星電話和全球定位系統和手持自動武器，反坦克導彈和手榴彈快艇。許多這些所謂的海盜與它們的區域恐怖組織有所聯繫。²

最令人不安的是，海盜和恐怖主義的災害日益交織在一起：在公海的海盜行為正成為恐怖組織一個重要的策略。不像舊有的海盜行為，其唯一目的是快速的商業收益，今天許多的海盜行為是海上恐怖主義者的意識形態決心和廣泛的政治議程。海盜和恐怖主義的聯繫對能源市場尤其具有高度的危險：世界上大多數的石油和天然氣運經世界上海盜出沒最密集的水域。³作為世界對石油、天然氣、貨物的需要在當今經濟的提高，需

¹ 200多年前，北非洲巴巴里海岸（即今摩洛哥、阿爾及利亞、突尼西亞與利比亞外海）是海盜猖獗之地，歐洲及美國貨輪屢遭打劫，防不勝防。美國《獨立宣言》起草人傑佛遜於1786年出任駐英公使時，巴巴里海岸即已出現海盜；他和美駐法公使約翰·亞當斯（後出任第二任總統）曾親自會晤海盜駐英代表。傑佛遜當上第三任總統後，於1801年派遣海軍至巴巴里海岸清剿海盜，但未成功；1815年，第四任總統麥迪遜再派海軍艦隊及海軍陸戰隊前往掃蕩，仍未能剿平匪幫，史稱「巴巴里戰爭」。直至1830年法國征服阿爾及利亞之後，海盜始絕跡。

² M. O'Rourke, "Piracy on the High Seas," *Risk Management*, 52(8), 2005, 9.

³ Ibid, 9

要有關海盜和他們的行動大本營的情報變得前所未有的重要。恐怖事件對世界各地的海運有不利的影響。因此，在海上方面對恐怖主義而言是相對容易和簡單得以定義。在此脈絡下恐怖主義可以定義為：非法使用或威脅使用武力或暴力侵害的人或財產強迫或恐嚇政府或社會，通常是為了實現政治、宗教或意識形態的目標。

許多西方情報機構的報告表示，某些伊斯蘭恐怖組織宣稱，他們為了促進他們自己的宗教目的而熱衷於擊倒西方的經濟。由這些聲明推斷，這些恐怖組織將利用海盜作為一種工具來破壞世界經濟。對這些攻擊存在的理由是造成經濟的損失。結果是海盜行為可能成為恐怖主義團夥容易察覺的間接利益。諸如蘇伊士運河、赫姆茲海峽，或麻六甲海峽等有價值的航線，可能成為恐怖組織攻擊的目標，它們可以在海上阻塞點攻擊船隻。雖然恐怖組織無疑將對攻擊自稱負責，但是他們攻擊的方法很可能相似於海盜的襲擊。西方情報機構還沒有任何證據顯示，恐怖主義者正積極推行海盜行為作為一個衝突的考慮方法。目前沒有證據表明，襲擊科爾號（USS Cole）和林堡號（MV Limburg）是海盜行為，而是在調查之後的結果表明，這些是恐怖主義者的襲擊。這些是特定的恐怖主義者襲擊針對的具體目標，包括軍事和經濟。

貳、海盜和恐怖主義史

1985年，巴勒斯坦解放陣線（Palestine Liberation Front, PLF）劫持阿基萊勞倫號（Achille Lauro）客輪，並且挾持了331名船員和（754名中的120名）乘客作為人質。劫船最初的宗旨是要劫持船隻，並用它進行恐怖襲擊以色列在阿什杜德（Ashdod）的原油碼頭港口。但是，當時該攻擊遭致挫敗，劫船者、海盜或恐怖主義者（任何你願意使用的術語）命令航班航行至敘利亞塔特斯海港，並且要求釋放50名以色列監獄中的巴勒斯坦囚犯。⁴阿基萊勞倫號事件的結果看到了在郵輪產業的大幅回落，由此造成對郵輪事業國家的經濟影響。在很大程度上此一事件沒有被不斷重複是靠運氣，而不是提高安全性的措施，諸如利用「長距離音波傳訊裝置」（Long-Range Acoustic Device, LRAD）的防禦性武器。雖然巴勒斯坦解放陣線不打算造成任何經濟衰退的發生，但某些恐怖團體可能積極尋求施壓於一些脆弱的西方經濟體。該事件25年後，現在的攻擊將不僅對郵輪業有不利的影響，而且也可能造成任何在全球經濟的衰退。⁵可以說，這次對阿基萊勞倫號的襲擊不是一種海盜的行為，而是純粹恐怖主義的行為，在這啓攻擊的肇事者是具有政治的動機，而不是私人的議程。⁶

恐怖團體可能發現他們的目的能進一步由海盜活動所推動。確實有一些已在海盜襲擊使用相似的技术。一般而言恐怖襲擊的目標相當具體，而海盜襲擊事件似乎是較為隨機和不協調的。⁷然而，恐怖組織將與任何外部團體組成一個聯盟，包括與海盜結盟還是非常令人懷疑的。恐怖組織通常是非常的嚴密，對外人或對那些他們不知曉人的抱以懷疑，尤其是如果他們不共享相同的意識形態。恐怖主義者可能會進行自己的海盜活動

⁴ J. Gottschalk and B. Flanagan, *Jolly Roger with an Uzi: The Rise and threat of Modern Piracy* (1st ed., Vol. 1). Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. (Original work published 2000)

⁵ Ibid, 60

⁶ D. Johnson and M. Valencia, *Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses* (1st ed., Vol. 1). Singapore, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

⁷ R. Stuart, *In Search of Pirates: A Modern-Day Odyssey in the South China Sea* (1st ed., Vol. 1). London: Mainstream.

的確是可能的情形，而不是利用任何犯罪集團。舉例而言，主要位於菲律賓南部的阿布薩耶夫組織（Abu Sayyaf Group, ASG）已經爲了勒索贖金而涉及劫持和綁架，包括在度假勝地從事海上襲擊。⁸國際報告已經指出，海盜和恐怖主義之間的界限是十分的狹窄，而且該類團體被認爲是已經從一個伊斯蘭分裂主義集團轉變爲一個犯罪集團（criminal enterprise）。如果是這樣的話，則該團體正從政治目的轉移到私人目的的犯罪集團。但這並非表示阿布薩耶夫武裝已遠離恐怖主義。2004年初，阿布薩耶夫武裝聲稱對「第十四號超級渡輪」（Superferry 14）的襲擊負責，表明該集團將繼續從事恐怖主義的活動，同時從事海盜活動籌集資金以繼續進行恐怖的鬥爭。⁹

另一個已被連結到海盜的東南亞團體是自由亞齊運動（Gerakan Aceh Merdeka; GAM）。自由亞齊運動尋求從蘇門答臘的亞齊地區獨立於印尼政府機構和軍隊之外。印尼和馬來西亞當局與此團體捲入，因自由亞齊運動爲了籌集資金而從事海盜行爲。¹⁰該團體主要海上的行動領域在麻六甲海峽的範圍內，而且他們很可能參與了在該地區過去報告的廣泛事件。當然，不太可能評估該等攻擊活動的全面程度，尤其是自由亞齊運動否認一些得以歸咎於它的攻擊。根據報導，在麻六甲地區的海盜集團複製了自由亞齊運動的制服和戰術，導致歸咎於自由亞齊運動攻擊數量的虛增。各項報告顯示，自由亞齊運動的經費主要來自其他來源。¹¹

非洲之角（Horn of Africa, HOA）是另一個海盜的熱點地區，本土的恐怖組織伊斯蘭團結組織（Al Ittihad Al Islamiya, AIAI）可能參與了海盜行爲。伊斯蘭團結組織是一個非常鬆散的個體安排，它的部落忠誠和不斷變化的外部聯盟，產生廣泛的恐怖和犯罪行爲，從盜匪到海盜和海上劫持。伊斯蘭團結組織旨在非洲之角建立一個伊斯蘭國家。有報導表示，他們爲了籌集資金而從事海盜行爲。然而，多數在非洲之角的事件是由武裝幫派所進行的，他們的忠誠是基於氏族而不是與伊斯蘭團結組織有具體的聯繫。這些幫派都是全副武裝，就文字上的真正意義屬於海盜，而不是恐怖主義者。晚近以來，在非洲之角的海盜已經升級：許多試圖把糧食援助進入該地區的船舶已經被武裝民兵奪取，並連同船員被扣爲人質，有時好幾個星期，甚至幾個月。爲了減少攻擊的可能性，並根據來自國際海事組織的指令，船舶避免前往非洲之角爲目的地，而且航行愈來愈遠離海岸。雖然這可能會避免在沿海水域攻擊，但隨後可能會促使海盜航向更遠的大海。¹²

在西部非洲的伊佳（Ijaw）族民兵進行內戰，而且也參與了奈及利亞的尼日河三角洲地區部族間的衝突。在過去的兩年中，已有越來越多在該地區的海盜行爲的報告，包括襲擊石油供應船隻和海上設施。¹³此促使該地區轉變成一個海盜方面最多的報導，僅次於麻六甲海峽。這些攻擊都伴隨著盜竊和爲贖金的綁架勒索，以及那些涉及更加暴力的方法。因爲在該地區腐敗的程度，石油產業的金錢總額正在促使犯罪幫派轉移到迄今認爲是所謂反政府的政治衝突。¹⁴由於這些攻擊都可歸因於伊佳族民兵爲了籌集資金而可能的犯罪，以支持他們繼續對奈及利亞政府和該國石油工業的攻擊。但是，許多攻擊

⁸ Ibid, 140

⁹ I. Hussain, Piracy. *Pakistan Daily Times*, May 5, 2008, p. 3.

¹⁰ R. Banlaoi, Maritime Terrorism in Southeast Asia. *Naval War College Review*, 58(4), 2005, 1-24.

¹¹ International Chamber of Commerce, *Piracy and Armed Robbery Against Ships* (2006-1) 2006, Winter 12. United Kingdom, UK: International Maritime Bureau.

¹² Gal Luft and Anne Korin, "Terrorism Goes to Sea," *Foreign Affairs*, 83(6), 2004, 61.

¹³ R. Abati, "Warlords of the Niger Delta," *Guardian*, 4(6), 2004, 1-4.

¹⁴ Ibid, 3

的報導很可能是都是犯罪，並多深受政治腐敗的誘發。事件的其餘是小規模的偷竊行爲，而且與海盜的一般理解並沒有多大的關係。¹⁵

在海盜和恐怖主義的事件中有很多是關於「基地」(Al Qaeda, AQ) 組織角色的猜測。911後不久對海洋領域的分析，政府機構的報告再加上大量的新聞報導，確定基地組織具有船隻的船隊正準備攻擊遍布世界各地的船隻和港口。毫無疑問，「基地」組織與海運業有所聯繫，但此乃透過那些同情伊斯蘭而不是恐怖主義者爲目標的船舶所有者和經營者。¹⁶很少有證據表明，數百艘船隻和幽靈船的船隊不代表風險。在審判海吉(Wadi Al Hage)的證據中，他被判決參與了東非大使館爆炸案中，確定利用了一艘天空1號(MV Sky 1)的船隻作爲後勤的目的。¹⁷情報機構瞄準了控股公司和與之相關的船隻，它提供了一個被認爲與恐怖主義有關可疑船隻的框架。在隨後的幾年裡，這些可疑船隻證實了沒有與恐怖主義者的行爲有關，而且僅就與一些諸如人口販運和走私違禁品等非法的活動有關。基地組織的操作者顯然已經被聯繫到科爾號和法國油輪「林堡號」的爆炸，但基地組織似乎未與任何海盜行爲有所連結。¹⁸

兩個已知與海洋有聯繫的恐怖組織是泰米爾之虎解放組織(Liberation Tigers of Tamil Elam, LTTE)¹⁹和黎巴嫩真主黨(Hezbollah)。泰米爾之虎組織已建立的海上武裝，「海虎」(Sea Tigers)，已被證實與針對外國國有商業船隻的海盜行爲有關。據報導指出，泰米爾之虎組織已不再需要從諸如海盜非法活動募集資金，但仍有決心進行海上恐怖行爲。²⁰眾所周知真主黨是在東地中海運作，但他們沒有與海盜行爲有聯繫，而且它們沒有在該地區參與過任何對西方航運利益的恐怖襲擊。毫無疑問，他們有能力和專業知識進行這種恐怖襲擊，而且很可能傾向於這樣做。

在東南亞的襲擊幾乎總是歸因於恐怖主義，而不是海盜。2003年3月，一艘化學品液貨船「杜威馬準」號(M/V Dewi Madrim)遭海盜登臨，儘管正在航行當中，但許多人認爲推測此事件的這些登船海盜們事實上是恐怖主義者。流傳的各種報告認爲，雖然他們登船後沒有進行「掠奪」，但是卻是登上船隻以積累操控船舶的經驗，因爲針對在港口的美國軍艦進行攻擊之前使用類似的船隻。²¹也有報導表示，將一些數量的船員作爲人質，以教導恐怖主義者操控船舶的技術。在此之後海上安全專家出現了很多猜測性的指控，這是一次恐怖襲擊，但幾乎沒有證據支持這一觀點。海盜有足夠的技能以任何方式駕駛船舶是可能的。海盜爲了維持舵效速率(steerage way)，減速到最低限度，而且使海盜船自己的船隻停留在旁邊。海盜在大約一個小時拿取現金、個人財產和船舶的設備而讓船離開了後，他們潛逃。²²

¹⁵ Ibid, 4

¹⁶ S. Simpson, "Rise in Pirate Attacks off of the Nigeria's Coast," *The Christian Science Monitor*, 3(20), 2008, 1-2.

¹⁷ Banlaoi, 2005.

¹⁸ P. Johnstone, "A Twenty First Century Problem on the Rise," *Navy League*, 17(7), 2005, 10.

¹⁹ 斯里蘭卡坦米爾族的反政府武裝組織，擅長游擊戰術。1976年成立，爲了建立一個在斯里蘭卡東部和北部的獨立的坦米爾國家，而一直和斯里蘭卡政府進行武裝鬥爭。在2008年，它被30個國家列爲恐怖組織。

²⁰ R. Davies, "Sea tigers, stealth technology and the North Korean connection," *Jane's Intelligence Review*, 17(3), 2001, 4.

²¹ Banlaoi, 2005, *ibid*.

²² Luft & Korin, 2004

一、主要發生的地區

在東南亞和印度次大陸，對海盜而言有興趣的地區仍然是麻六甲海峽、孟加拉國和印尼水域的領域內。²³大部分在印尼水域的「海盜」的問題指向全副武裝的海盜使用快艇和漁船對小油輪進行一連串的攻擊；並且認為來自自由亞齊運動（Free Aceh Movement, GAM）分離主義叛軍往往支持在麻六甲海峽的襲擊。²⁴在一個特別嚴重的事件中，聲稱自由亞齊運動成員的海盜襲擊了在馬來西亞巴生港（Port Klang）大約十英里左右滿載原油的貨輪。自由亞齊運動海盜船迫使船隻進入到印尼水域，而且挾持船長和其他船員作為人質。每年在麻六甲海峽有超過50,000次對船隻的襲擊。在麻六甲海峽和印尼水域的襲擊共占全球總量的約三分之一。²⁵

在新加坡這個高度依賴貿易國家的權威當局，不僅強調日益海上犯罪的嚴重性，而且其與恐怖主義有潛在的聯繫。新加坡國防部長張志賢（Teo Chee Mean）少將曾經指出來自海上恐怖主義的潛在威脅。他關注於「對整個世界」嚴重的經濟和戰略影響，在這一地區有可能導致海上貿易的破壞中斷。他警告，恐怖主義者可能會更具體地轉向對「超級油輪、液化石油氣（liquid petroleum gas, LPG）、液化天然氣（liquefied natural gas, LNG）或化學品運送船作為浮動炸彈」。²⁶

有組織犯罪集團可能與國際有所聯繫，顯示是一些越來越有足夠能力攻擊的背後支持。這些攻擊的特色是訓練有素的人員利用快速船、現代化的武器，以及先進的通訊設備。肇事者能夠利用印尼方面對麻六甲海峽執法不力的優勢，它有效地提供海盜和海上搶劫和庇護所²⁷

二、攻擊的各種方法

2003年2月和3月之間，手持衝鋒槍的掠奪者在麻六甲海峽襲擊了三艘化學品液貨船。在其中一個案例中，他們癱瘓了船舶的無線電、掌控舵輪，而且顯然嘗試操縱船舶以不同的速度航行。許多的幽靈船載有貨物出海然後消失，因為航行的船員是持假護照和合格的證書航行。他們通常不易被港口當局察覺。在晚近的案例中，國際海事局（International Maritime Bureau, IMB）進一步調查在位於東南亞檢獲的船隻後，發現所有的資深船員都以假護照掩護，而且船舶的註冊文件也是偽造的。²⁸

當各項文件電子化和整合在專有或普通貨物跟踪系統，如此的偽造將減弱。歐盟（Europe Union, EU）、銀行、航運和保險公司支持國際數位總帳提單的博萊羅系統（Bill of Lading Electronic Registry Organization, Bolero）。²⁹國際海事組織是提議電子提單應用加密的「數位簽名」（digital signatures）為技術特點的倡議者。儘管如此，該產業仍是高度的分散，而且許多船隻和港口甚至不具備起碼的資訊技術。由像是博萊羅提供的保

²³ International, 2006, *ibid.*

²⁴ Banlaoi, 2005

²⁵ H. Basilio, "Rule of law: Maritime piracy," *Business World*, 4(9), 2007, 1-4.

²⁶ Asian and Asia's Regional Security Architecture, Munich Conference on Security Policy (Version 1), 2008. <<http://www.securityconference.de>>

²⁷ T. Land, "Somalia pirates beware," *New African*, 4(470), 2008, 46-47.

²⁸ S. Eklof, *Pirates in Paradise: A Modern history of Southeast Asia's Maritime Marauders* (1st ed., Vol. 1). Copenhagen, Denmark: NIAS, 2006.

²⁹ BOLERO組織成立的宗旨在於聯合銀行、企業、運輸業、保險公司、海關與政府等所有貿易鏈成員，透過開放且中立的國際貿易電子商務平台BOLERO.net，為全球貿易鏈成員提供跨產業的全球貿易文件電子化商業環境。

護至少有5年的有效時間。³⁰

海盜有時與同謀船員（或較少通常與躲在船上的偷渡者）攜手合作。在東亞、拉丁美洲和非洲的許多國家中，海岸防衛隊的職工、墮落的毒品間諜和其他執法官員，也可能變身成爲海盜。舉例而言，英國訓練的印尼反海盜小組的變節成員仍然漫遊於麻六甲海峽。³¹

參、恐怖主義和海盜引發的安全挑戰

一、海盜行動的地區

南中國海是一個太平洋延伸的半封閉部分，從在南邊的新加坡和麻六甲海峽，到北部的台灣海峽。因此，菲律賓、汶萊、越南、馬來西亞、中國和台灣六個接壤南海的國家對此有價值的經濟權利處於爭議之中，從而引發控制這種延伸的大海並不奇怪。世界目前超過50%的超級油輪運輸通過其走廊，因爲這樣的事實南海是極爲重要的海洋。考慮到在該地區船隻的嚴重擁塞，攻擊和奪取船隻的誘惑已被證實是非常難以抗拒，而且在大多數情況下，爲海洋海盜獎勵的來源大多來自六個邊境國家之一。³²

由這些海上土匪接管的原油或化學品液貨船，致使船隻的所有人幾乎沒有其它選擇，而只能支付海盜可觀的貨幣需求（通常）。今天需要做的事是促使這些犯罪組織或自由職業海盜理解到犯罪並非是不需付出代價，而且起訴和懲罰不可避免地等待著他們。自古以來，海盜一直是犯罪的類型，即使任何國家可能嘗試放棄在其領土內沒有犯下罪行的思考。³³這成爲舉世公認的刑法中屬地主義的例外，亦即一個國家只能在犯罪發生的領域中起訴重罪犯。這個推論將擴大在各聯合國海事條約中。在維持海上傳統，海盜通常以快速的死刑處罰。它似乎仍然是透過年齡的觀察而謹慎的行之有效的實踐。

二、國際海事條約

1958年，國際社會通過的《日內瓦公海公約》（Geneva Convention of the High Seas）中提出一個對海盜定義的重要國際的文書。1994年簽署並生效的《聯合國海洋法公約》（United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS），重申在《公海公約》既有的定義。根據《公海公約》第15條和《海洋法公約》第101條制定的定義，「海盜」包括：（一）在公海有關的非法行爲；（二）爲私人目的；（三）由一艘船船員或乘客對另一艘船舶船上的船員、乘客，或財產。有人認爲，必要條件是行爲的動機是私人目的，限制這一定義爲具有意圖搶劫的襲擊犯行，而且也限制了國家在政治動機攻擊主張普遍管轄權的能力。相反，「爲私人目的」可以用來協助民族國家起訴恐怖組織，因爲恐怖組織利用有組織的犯罪集團的方法來獲取貨幣資金來購買武器和裝備。³⁴

這一必要條件反映了各國首要的基本關注於干預商業海運和運輸，並且強調各國一般不願意基於政治動機的行爲主張司法管轄權，而不具有商業的層面。迄今爲止，印尼、馬來西亞和菲律賓這些受海盜影響最嚴重的國家是《海洋法公約》的締約方，因此是受

³⁰ Ibid, 35

³¹ Ibid, 110

³² S. Jayakumar, Conference on the Law of the Sea in the East and South China Seas (Rep. 03142005, p. 4). Xavier, China: United Nations, 2005.

³³ Staff. White Collar Pirates. *Financial Times*, 4(3), 2.Staff, 2005

³⁴ Basilio, 2007

《海洋法公約》對海盜定義的權利和義務。³⁵根據《聯合國海洋法公約》，十分明確其中沒有包括許多在海上的暴力犯罪。

1985年10月7日，四名武裝偷渡者登上了義大利郵輪「阿希爾勞羅號」(Achille Lauro)，劫持了船隻而且殺害了一名殘疾的美國籍乘客。這種攻擊顯然是政治動機，而且相信一開始已經鎖定了目標船。然而，這一恐怖事件是在《聯合國海洋法公約》海盜定義的襲擊之外，以及是否可能超越了普遍管轄權的職權範圍內。美國和其他國家可能對起訴襲擊者有興趣，但根據國際海盜相關法律顯然沒有創設管理單位如此為之。特別是《聯合國海洋法公約》規定，構成犯罪發生在公海，以便懲處為海盜。³⁶然而，大部分在東南亞海上襲擊發生在一國的領海之中。根據《海洋法公約》，只有各國在其領海內發生的攻擊將被允許起訴罪犯。聯合國指出，海盜和恐怖主義的困擾是必須願意採取行動。《海洋法公約》的不足之一是關於「緊追」(hot pursuit)的規定。《海洋法公約》規定，一國可以在其領海開始緊追違法船舶，並且繼續進入到國際水域，只要緊追的是不間斷的。但是，只要逃離船舶進入其自己或第三國的領海，緊追權結束。

這些對各國追趕犯罪者的能力限制，都特別是在東南亞和非洲島嶼的問題。³⁷「阿希爾勞羅」號的襲擊對國際社會證明，在《海洋法公約》存在著嚴重的差距。必要條件指出，如果肇事者從一艘船發動對他船的船員或乘客攻擊，以便有資格作為海盜。因此，由其船員、乘客，或偷渡者在船上犯下的攻擊可能將被排除在外，儘管社會和經濟的損害是，將滿足所有的《聯合國海洋法公約》相同攻擊的要素。³⁸

因此，《制止危及海上航行安全非法行為公約》(Convention on the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)是為填補《海洋法公約》海盜的定義所遺留下來的落差。特別是《制止危及海上航行安全非法行為公約》涵蓋發生在領水的行為和出於政治目的動機的行為，以及消除兩船隻(two-vessel)的必要條件。雖然《制止危及海上航行安全非法行為公約》賦予東南亞國家在應對海上攻擊時採取更果斷的行動，但在東南亞各國之中沒有一個是受到這些攻擊的特別重災區。菲律賓、馬來西亞和印尼等國家已經簽署了該公約。³⁹

該地區廣闊島嶼的國家不情願加入《制止危及海上航行安全非法行為公約》可以在很大程度上解釋了謹慎戒備的特點，其中東南亞國家為了保護他們的政治和領土主權。鑑於在這一地區各國視《制止危及海上航行安全非法行為公約》有關海上罪犯的引渡或起訴的義務為對他們主權的冒犯，因為這些條款規定各國應如何處理涉及它們自己領水的事務。不願意參加《制止危及海上航行安全非法行為公約》剝奪了東南亞的國家在處理不屬於《聯合國海洋法公約》的海盜定義海上暴力行為的重要法律框架。⁴⁰

即使在東南亞大的島國加入了《制止危及海上航行安全非法行為公約》，該公約也有缺點，在於防止它遠離完全覆蓋所有排除在《聯合國海洋法公約》的行為。雖然《制

³⁵ M. Richardson, *A Time Bomb for Global Trade* (1st ed., Vol. 1). Singapore, Singapore: Institute for Southeast Asian Studies, 2004.

³⁶ Staff, "Sovereignty obsession blinds Regional steps, Anti-Piracy advocate calls for changes to U.N. convention," *The Business Times Singapore*, (2004, Autumn 23)2(3), 1-3.

³⁷ E. Stiles, Reforming Current International law to Combat Modern Sea Piracy, *Suffolk Transnational*, 27(316), 2007, 27.

³⁸ Ibid, 9

³⁹ E. Barrios, Casting a Wide Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia. *Boston College International Law Review*, 28(1), 2005, 149-164.

⁴⁰ Ibid, 160

止危及海上航行安全非法行為公約》海盜的定義涵蓋了不屬於《聯合國海洋法公約》定義的襲擊事件，但《制止危及海上航行安全非法行為公約》的規定只適用於締約國國家的管轄範圍之內。可以說，《制止危及海上航行安全非法行為公約》所接受的海盜定義犯罪攻擊的範圍包括不被視為「關於大家」(*ergo omnes*)的行為，因此沒有規定普遍的管轄權。《制止危及海上航行安全非法行為公約》定義的海盜行為屬於只有條約締約國可以加以處罰，只有當犯罪者或受害者是一個締約國家的國民，只有當犯罪行為發生在一締約國家的領水或犯罪船隻計畫通過上述水域航行。尤有進者，締約方決定最終執行《制止危及海上航行安全非法行為公約》的全權。儘管一造可能要承擔由《制止危及海上航行安全非法行為公約》條款採取行動應對一項犯罪，公約並沒有規定任何對不履行條約義務締約各造的制裁。因此，如果根據《制止危及海上航行安全非法行為公約》一個締約方授權或有義務行事拒絕如此為之，意圖攻擊可能逍遙法外而未受懲罰，而且其他締約國可能對非締約(non-conforming)國家沒有追索權。⁴¹

因此，即使所有有關的東南亞國家已成為《制止危及海上航行安全非法行為公約》的締約國，《制止危及海上航行安全非法行為公約》和《聯合國海洋法公約》的侷限性留下一個監管缺口，透過其中某些海上暴力行為未受懲罰而可能下滑。舉例而言，發生在公海的恐怖主義行為將不屬於包括《海洋法公約》和《制止危及海上航行安全非法行為公約》的框架。迄今為止提高到184個民族國家要求一個執法機關來執行法律和起訴海盜和恐怖主義者，原來是他們永遠不會被發現的地方。⁴²

三、國際刑警組織

國際刑事警察組織(International Criminal Police Organization, INTERPOL)視海盜行為和海上暴力行為的擴散為國際罪行一個非常嚴重的升級。2006年，國際刑警組織就開始收集在東南亞和非洲針對船隻有關海上海盜和武裝搶劫行為，其中它與國際刑警組織國家局(Interpol National Bureau, NCB)和國際海事界分享。國際刑警組織還關注了其他有關海上航線的有組織犯罪活動，諸如非法移民和人口、毒品和武器的販賣。⁴³巴達(BADA)計畫有助於查明幫派的成員、現有的統計集團、行動的領域，運作模式以及與其他犯罪活動的聯繫，作與諸如國際海事組織(International Maritime Organization, IMO)、國際海事局和其他國際組織的合作。⁴⁴

在178個國家中，每個都有一個國際刑警組織國家局。國際刑警組織國家局是有警察力量的多機構執法機構，是與國家或聯邦機構有密切聯繫。事實上，他們是多邊機構，顯示它們是在每個國家的一個很好支點，透過它與其他機構保持聯繫，特別是海上的機構。警方的活動是與國家或聯邦當局緊密聯繫在一起，而且還賦予了透過適當的機構來調查犯罪、收集證據、逮捕罪犯、扣押財產的能力，並且建議起訴和/或引渡。國際刑警組織還可以透過一個具有178個國家局之間快速和安全的通信網絡提供了打擊犯罪的協助。就具體而言，這意味著任何國家局接獲事件的報告可以即時和安全的傳遞到任何選定的鄰近國家局(或全球範圍內)。⁴⁵

⁴¹ Ibid, 162

⁴² Ibid 163

⁴³ INTERPOL, Project Bada. In T. Barr (Ed.), *Maritime* (1, p. 24). Paris: International Police. Retrieved June 22, 2008, from International Police, <<http://www.interpol.int>>Interpol, 2008, p.24.

⁴⁴ 參閱<<http://www.interpol.int/public/icpo/interpolatwork/iaw2006.pdf>>

⁴⁵ Ibid

因此，定位國際刑警組織為處理海盜和海上暴力行罪行的合理機關，因為資訊可以即時傳送給權威當局進行調查、逮捕，並且安排有關機構或團體的司法行動。此外，在法國里昂的總部國際刑警組織不斷從每個國際刑警組織國家局蒐集資訊，並且透過國際刑警組織網絡（Interpol Network）傳播結果的數據。從不同國家進行了犯罪模式的評估，國際刑警組織可以對全球支援措施提出建議。⁴⁶然而，如果它收到事件的詳細報告，國際刑警組織只能提供此種援助。國際刑警組織的主要問題是在事件通知的延誤和 / 或不足細節的提供，以使有效行動可以得以開展。

除了實踐上的困難，國家之間各項法律的差異（或者缺乏一個完整性）阻礙了有效的調查。出於這個原因，「示範國家法」（Model National Law）的普遍通過將是一個重大的進步，因此國際刑警組織強烈的敦促「示範國家法」。如同所有的執法，預防是首要的關注。國際刑警組織希望繼續與所有有關國家當局和國際組織合作，以採取有效措施打擊此一日益嚴重的威脅。為此目的，關於海盜和海上暴力的主題「國際刑警工作小組」（INTERPOL Working Party）現在正在運作。⁴⁷

四、海事司法案例

香港正在擬定引進法律上的變化，使海上海盜和搶劫嫌疑人能夠被引渡到其他國家，或從其他亞洲國家引渡到香港。根據協議的第12條，一個簽署方可以向另一方行使引渡的請求，如果疑似海盜或武裝劫匪存在於境內。此類海洋協定和中國以及其他15個亞洲國家之間簽署並且在2006年11月已經生效，包括日本、新加坡、菲律賓、緬甸、和韓國。這些措施包括海盜或武裝劫匪的逮捕，扣押海盜或武裝劫匪用來犯罪的船舶或飛機，捕捉海盜採取或控制下的船隻和救援海盜或武裝搶劫的船隻和受害者。儘管一些國家仍然試圖組織它們的打擊海盜行動，但在非洲的一個國家正在試圖利用聯合國海洋法條約中有利於他們的部分。⁴⁸10名遭懷疑的索馬利亞的海盜尋求無罪，認為肯亞法院不能審判他們。美國海軍陸戰隊在靠近索馬利亞海岸襲擊後逮捕了他們，並將他們拘留，而且在恐懼中扣押「薩芬娜」號（MV Safina）16名船員同時要求350萬先令作為贖金。肯亞的憲法規定，《聯合國海洋法公約》被立法以允許對外國人在國際法面臨的海盜指控的適用程序。在這種情況下，犯罪嫌疑人是外國人，船舶是外國所擁有，而且係由美國海軍陸戰隊所逮捕。但助理副檢察官姆旺吉（Margaret Mwangi）表示，刑法典賦予裁判法院權力以審判外國海盜犯罪嫌疑人，而且肯亞已經於1989年批准了聯合國公約，這給地方法院有權力以審判海盜犯罪嫌疑人。⁴⁹尤有進者，姆旺吉表示，因為被告涉嫌有國際罪行，在國家中審判他們並沒有什麼問題。姆旺吉表示，「如果有人犯下國際罪行，他們可以在任何國家遭到指控，因為按照聯合國公約有普遍管轄權」。她指出，被告在公海被逮捕，由於沒有任何一個國家對公海可以主張主權的情況，因此上述水域是開放給所有的國家。

五、軍事干預

雖然眾多的世界海軍在世界各地巡邏以干預它們的國家軍事問題，他們不是專責於

⁴⁶ Ibid

⁴⁷ Ibid

⁴⁸ K. Wallis, *Maritime Asia*. *Lloyd's List*, 3(4), 2008, 1-2.

⁴⁹ Jayakumar, 2005

海盜巡邏。在事件的轉彎中，美國海軍作戰部長（Chief of Naval Operations, CNO）海軍上將羅格海（Gary Roughead）宣布重建美國第四艦隊。美國第四艦隊將負責美國南方司令部（U.S. Southern Command, SOUTHCOM）的重點地區美國海軍艦艇、航空母艦和潛艇的運作，其中包括加勒比海地區、中美洲和南美洲及周邊水域。美國第四艦隊原來是成立於1943年，為原始編號的艦隊之一，並賦予一個特定的任務。第二次世界大戰期間，美國需要一個司令部以負責在南大西洋對侵入者的保護、阻斷走私者以及敵人的潛艇。⁵⁰這一決定的推力是賦予美國海軍遠比之前在拉丁美洲扮演更廣泛的角色。雖然華盛頓可以指出在地區沒有迫在眉睫的軍事威脅，但恢復第四艦隊具有強大的象徵意義，顯示出砲艦外交的回歸。美國第四艦隊直接指揮在加勒比海、中美洲和南美洲地區的美國海軍，並與夥伴國的海軍在該海上環境之互動。包括打擊非法販運、戰場安全合作（Theater Security Cooperation）、軍方與軍方的互動，以及雙邊和多國培訓等各種軍事行動。

即使第四艦隊直接是其可能在第二次世界大戰期間針對襲擊者，但它是不可能將採取任何反海盜的角色的艦隊。現在，我們可以改變我們的方向，並期待走向一個新的可能途徑，以打擊在世界各地的海盜和恐怖主義。⁵¹一個新的概念是想利用1,000艘艦海軍，一個發展全球海上夥伴關係的想法，此乃自制而且沒有條約以迎頭趕上國際海軍。2006年，美國海軍作戰部長（Chief of Naval Operations, CNO）海軍上將馬倫（Mike Mullen）一直吹捧1,000名海軍船隻的「千艦海軍」（Thousand-Ship Navy）理念作為一種在諸如2004年的印尼海嘯的自然災害時間，或協助諸如海盜、大規模毀滅性武器（weapons of mass destruction, WMD）、毒品走私或販賣人口等安全的問題各國相互提供援助的方式。⁵²

肆、涉入犯罪共謀的行為者

一、行為者

行為者在世界各地的海盜活動有兩個方面的行為者。第一種行為者是普遍的犯罪成分，數世紀一直困擾著人類。只有這些罪犯已向前邁出了步伐，並且開始利用現代設備，諸如衛星電話、電腦和補給船。這種類型組織的案例可以在「青年黨」（Al-Shabaab）的恐怖組織和索馬利亞街頭幫派中發現。讀者可以質疑在犯罪的海盜幫派和恐怖組織的差異，但他們是比較相似。兩個團體必須在附近海岸以任何必要的手段和攻擊手無寸鐵的船隻為支持他們組織的一個手段。⁵³

二、印尼的案例

2008年，印尼在13個國家報告的事件排名位於第三位。麻六甲海峽即公佈了兩起事件，為2007年同期的同樣數量。沿岸國也被讚揚繼續和加強自2004年以來一直存在的合

⁵⁰ A. Gragg, Navy reestablishes the US 4th Fleet. Navy, 17(3), (2008, Summer 12) 2. from United States Navy, <<http://www.navy.mil>>

⁵¹ Ibid

⁵² G. Fein, Global Maritime partnership: Gaining Steam at home and with International Navies. Defense Daily, 231(78), 2006, 20.

⁵³ W. Langewiesche, The Outlaw Sea: A World of Freedom, Chaos, and Crime (1st ed., Vol. 1). New York: North Point Press, 2004.

作，其乃在這重要的戰略阻塞點壓低事件總數的直接原因。⁵⁴

晚近印尼和西方的情報相信，大多數的海盜襲擊事件是有組織犯罪和自由亞齊運動的成員。在麻六甲海峽發生的海盜行為主要由事業者抓住機會作出快速獲利而策劃。在這一地區有組織的幫派屬於一個犯罪組織和與恐怖主義者或分裂主義集團「政治的」海盜扮演的角色。他們以小團體運作配有快艇尋找緩慢移動的船舶，該等易發現且沒有任何可見的安全性。印尼分離主義組織，自由亞齊運動的成員已劫持船隻和劫持人質以換取贖金來購買武器或被政府扣押的反叛者。他們組織伏擊，並且利用先進的武器和設備，以便於盜竊貨物，為贖金綁架船員或劫持船舶。⁵⁵

三、其他的行為者

在亞洲社群中最惡名昭彰的恐怖組織是泰米爾猛虎解放組織（Liberation Tigers of Tamil Eelam, LTTE）。這個恐怖組織是廣泛分佈於斯里蘭卡，並自1983年已與他們的政府進行一場公開的戰爭。一個最好的訓練和裝備的海軍力量是猛虎組織的恐怖的海虎（LTTE's Sea Tigers）。⁵⁶海虎的利用一些小但很有效自殺炸彈船隻攻擊斯里蘭卡海軍和其他人。海虎是由索賽（Soosai）上校率領，他們的主要基地在斯里蘭卡東北部海岸的穆萊蒂武（Mullaitivu）。據報導，晚近在訓練演習中一艘自殺爆炸船靠近他的指揮船致使索賽了重傷。多年來，海虎擊沉了29艘斯里蘭卡海軍砲艇，以及1艘民用貨船。⁵⁷

在最初的幾年其主要任務是在猛虎組織泰米爾納德邦（Tamil Nadu）和斯里蘭卡，特別是賈夫納（Jaffna）的基地之間走私人員和設備。由於海虎幹部所獲得的經驗是發生在打擊斯里蘭卡海軍的進攻行動。輕型玻璃纖維船用於自殺炸彈攻擊。這些船可達到15公尺，通常配有四個250馬力船外引擎和輕型和重型機槍、榴彈發射器等武器的混合體。海虎攻擊船隻是在海上的行動和訓練期間；當空閒時，他們裝載在大型拖車內並且隱藏在穆萊蒂武（Mullaitivu）西南的茂密叢林，或如果需要甚至運到西海岸。⁵⁸

海虎利用各種形式的船隻襲擊斯里蘭卡海軍或其他商業船隻。海虎已結合了從大型巡邏船隻至小型快速的攻擊船隻等不同的船舶，而且武器裝備的範圍包括從火箭推進榴彈（Rocket Propelled grenades, RPG）到重型機槍。當海虎在攻擊模式中，他們利用第二次世界大戰德國「狼群戰術」風格（Wolf Pack）而且同時從多角度包圍它們的犧牲品。其只需要幾分鐘的致命一擊就被完成。⁵⁹同樣重要的是海虎已知的向商業船隻攻擊。

海虎是眾所周知的劫持所有大小的船隻和船舶，而且通常的做法是他們登上被劫持的船隻綁架並殺死船上的船員。海虎被指控犯有劫持多艘斯里蘭卡以外水域的船舶，包括1995年8月的愛爾蘭莫納（Irish Mona）、1996年8月的公主波（Princess Wave）、1997年5月的雅典娜（Athena）、1997年7月的米森（Misen）、1997年7月的莫羅奉（Morong Bong）以及其他。海虎是眾所周知對船員的暴力相向。當猛虎組織奪取接近亭可馬里（Trincomalee）港口的「情意」號（MV Cordiality）時，他們殺死了在船上所有45名中國船員。船舶63名的船員命運不明。人們懷疑，該船隻被猛虎組織劫持，船員被扔到海裡，而且現在被作為一個幽靈船。《詹氏國際防務評論》（Jane's International Defense

⁵⁴ International, 2006

⁵⁵ Johnson, 2005

⁵⁶ Johnson & Valencia, 2005

⁵⁷ Davis, 2008

⁵⁸ Ibid, 112

⁵⁹ Ibid, 113

Review) 在多年前出版關於斯里蘭卡的報告中指出，海虎「已空前成功的挑戰斯里蘭卡的海軍。」事實上，在進行行動期間，海虎不依賴與在岸上的指揮通信是一個他們成功的因素。

另一方面，斯里蘭卡海軍須按照在岸上指揮官而行動。海虎攻擊行動的基礎可以說是「打跑戰術」，以避免任何海上控制的企圖，但保持對斯里蘭卡海軍在斯里蘭卡北部海域他們廣泛的海上封鎖的戰術，隨時準備採取的行動。⁶⁰一些分析人士表示，海虎都採用了「多功能海上力量」(Versatile Maritime Force)的軍事理論。海虎行動也可以被視為一個不對稱戰爭的明顯案例。不對稱戰爭原本是指兩個或兩個以上行為者或行為者團體的戰爭。孫子在這些方面的解釋是：「如果他(敵人)在強度有優勢，迴避他。如果他的力量團結起來，分開他們。他沒有準備時攻擊他；你出現在不被預期的地方」。

儘管在印尼伊斯蘭祈禱團(Jemaah Islamiah)⁶¹至少存在數百成員和2003年期間在麻六甲海峽和新加坡海峽接連發生的事件有關，但在該地區海上的犯罪分子和恐怖分子之間沒有聯繫的確鑿證據。然而，即使沒有潛在恐怖主義的潛在趨勢，但各海峽的安全似乎是每況愈下，而且有高度關注的很好理由。⁶²

伍、海上保險

一、海上包險商

海上保險市場如同以往前所未有的激烈。各保險公司的「損失是風險管理的收益」。美國海上保險人協會(American Institute of Marine Underwriters, AIMU)。⁶³整體而言，海上保險市場其中包括貨物、藍水船體(blue water hull)、褐水船體(brown water hull)、海事責任(marine liabilities)、能源、遊艇和再保險，正在努力提供船隻航行必要種類的保險。⁶⁴救火員基金保險公司(Fireman's Fund Insurance Co.)在海洋貨運業務的一個國家領導人結合了兩家公司的總保費，包括所有的海洋和內陸海洋文件，結合將是3.22億美元，代表在美國海上保險部門其中一個最大的商業名冊。其他的公司正利用兼併和收購來拓展業務。

位於美國維吉尼亞州的默克爾(Merkel Corp.)保險公司經理艾倫(Glen Allen)收購了泰拉諾弗控股有限公司(Terra Nova Holdings Ltd.)。默克爾的收購將擴大其在國際產險和人身保險業務並且擴大其產品陣容。泰拉諾弗是一個以百慕大為基地的財產/傷亡、海洋、航空和汽車保險承銷商。⁶⁵其他海洋運輸保險的主要供應商包括：美國國際集團(American International Group, AIG)、博保險集團(Chubb Group of Insurance Companies)、CNA(CNA Financial Corporation, CNA)、航海家集團有限公司(Navigators Group Inc.)、紐約海事及總務組(NY Marine & General Group)、信賴(Reliance)、聖保羅(St. Paul Cos.)、旅行者(Travelers)和蘇黎世(Zurich)。此外，美國註冊的公司越來越多地在國外開展業務，更多的代理商和經紀人都發現有必要擴大其向來的產品，提供超越對所有最古老航線的財產和責任保險：海運保險。尤其是，對於客戶的船舶有

⁶⁰ Ibid, 114

⁶¹ 基地組織泛東南亞地區的分支，宣稱對2002年10月的峇里島爆炸案負責。

⁶² Richardson, 2004.

⁶³ 迄至2009年，美國海上保險人協會已在美國寫下超過1億美元的海洋運輸保險。

⁶⁴ Sieb, 2005

⁶⁵ Stipe, 1999

大量的商品或製成品產品銷往國外，生產商可能需要與海洋貨物運輸保險發展更多通過認識。⁶⁶

二、承保範圍

開放貨物政策（Open cargo policies）是用於確保托運人貨物的主要產品。他們在一年涵蓋所有的貨運，達到每趟貨運的一定界限；一般而言，承保範圍從100萬美元至500萬美元，但有時要高得多。這些政策通常提供「倉至倉」（warehouse to warehouse）的承保覆蓋，保護貨物在運輸的所有方面，諸如船舶、火車和卡車，當他們從托運人到收貨人的旅行。當貨物沿運輸走廊旅行，覆蓋範圍擴大到臨時存入倉庫約四個星期。⁶⁷涵蓋可以安排較長的貯存期，但須額外保險費。

基本美國海上保險人協會開放貨物的政策是「全險」（all risk），但排除包括包裝不當、洩漏和一般盜竊涵蓋的危險。托運人也可以決定購買諸如貨物過境的延時；戰爭風險；罷工、騷亂和破壞行為；以及放射性污染所產生市場的損失（即損失的業務）排除不包含的承保。海運貨物保險商在他們願意承保之前將取得商品、船隻的類型，以及它的目的地。有些如金屬、原油和煙煤（soft coal）的商品是其中較難以掩護而易於劫持的貨物以及在黑市上的銷售。

當評估意見時，承保商將試圖客戶再保險或是如果客戶端是新提出了許多諸如：這些人是誰，他們從事業務有多少時間，以及他們有什麼經驗等相關的問題時，第二個最重要的因素是在過去五年損失的經驗。一個航跡記錄的缺乏使其對某些人在業務上一個新的安排覆蓋十分困難。⁶⁸在托運人和收貨人的所在國家也是對承銷商感興趣的地方。如此是運送的方式。如果貨物被裝上船隻（相對於飛機），承銷商想要知道它的年紀和工作的歷史。

三、海事保險公司

對於遠洋貨物承保，美國國內一些市場包括丘博、CNA、偉大美國人（Great American Insurance Group）、美商安達產物保險股份有限公司（ACE Group）、美國國際保險公司（American International Assurance Company, AIMA）、安盛（AXA）、領航員（Navigators）和相互海事處（Mutual Marine Office）。受到包括倫敦勞埃德（Lloyds of London）倫敦市場的海外市場的強烈影響。關於保賠和損失賠償，遠洋船舶的95%由一個世界性的組織，國際船東責任互保協會組織（International Group of P&I Clubs）保險，其成員基本上是相互保險公司。美國的分支（American Club）成立於1917年，位於紐約，是在西半球唯一的成員。他們可以訪問這些俱樂部，就像我們對待任何保險人，為客戶獲取保險。⁶⁹

海上保險業大部分是不受管制的，但受行業標準的指導，而且現在有一些政府的法規。海洋政策的修改以盡量減少暴露於恐怖主義行為。對保險業而言，911的恐怖襲擊造成極大的影響，而且其影響逐漸擴散到它服務的業務。羅阿諾克貿易服務（Roanoke Trade Services）的地區副總裁克雷格（Greg Kritz）指出：「其影響海運保險的方式是預

⁶⁶ Wolfe, 2006

⁶⁷ Ambruster, 2006

⁶⁸ Hyland, 2002

⁶⁹ Eisenhart, 2002

期接下來是什麼發生。」已經有報導指出，恐怖分子襲擊這個國家的一個方法是透過遠洋輪船和貨櫃輪。

運費也水漲船高，因為保險公司正在面對不確定性。海事保險公司正在承保一種不明，而且被告誡對這些風險評估和承保。然而，晚近修改的海上保險市場是「罷工、暴動和民眾騷擾」(Strikes, Riots & Civil Commotion, S.R.&C.C.) 保險，這說明恐怖主義如何在貨物政策上被處理。它規定了貨物在危險地區的承保，運送的期限是包括貨物裝載上船60天後，或是直至到達其最終目的地，以先到者為準。這些承保包括貨物從開始到結束避免恐怖主義的威脅。⁷⁰

四、海盜行為的承保

勞埃德(Lloyd)保險公司在危險區域分類的海盜襲擊為一種戰爭風險，而不是一個海洋風險。從承銷商相傳的新必要條件要求船東每次進入諸如那些接近印尼、婆羅洲、索馬利亞和奈及利亞的危險水域要通知他們的保險公司。這種變化是在2005年出現，當持機關槍行兇的海盜們在索馬利亞外海100英里的巴哈馬註冊的豪華郵輪側邊炸了一個洞。2005年「精靈號」(Seabourn Spirit)載著302名乘客，用聲波爆炸擊退了襲擊者。⁷¹

在英國倫敦保險人協會(Lloyd's Market Association, LMA)負責海洋、航空和運輸的經理史密斯(Neil Smith)解釋了變化：「海盜從海上保險政策中的排除(海盜行為傳統上被涵蓋為對船舶的船體風險)將有助於承保商估量更準確的海盜風險成本和降低法律爭議的風險。在戰爭中涵蓋海盜保險的政策，攻擊者將被視為恐怖主義者一般。」英國倫敦保險人協會負責對保險人協會市場頒布標準保單。保險承銷商將允許船隻在世界各地自由移動，雖然戰爭保險涵蓋世界的大部分地區。⁷²

根據一些報導顯示，在印尼海嘯後，許多家庭式海盜行動已不復存在，而且原有的海域出現了有組織的海盜團夥。只有世故老練的運營商可以處理此需要數百萬美元贖金的金融問題。如果你住在一間小屋，保持船舶的船員扣為人質將度過一些冗長乏味的日子。這已經不再是一些用砍刀的人。我們談論的是火箭推進式榴彈。⁷³

海洋買主受益於豐富的能力，此是推動保險公司作出大幅減低費用，特別是對貨物和某些船體的風險。⁷⁴在英國倫敦保險人協會情報研究關心今天在公海更複雜的海盜襲擊攻擊有自己的分析，試圖決定是否海盜的攻擊在於謀取私利，這將是包括在一個船體政策之下，或恐怖主義者為了宗教或政治原因，這將包括在戰爭風險的政策之中。⁷⁵

除了不同的船體政策，海盜也在海洋貨運的政策下以不同的方式涵蓋。根據市場和形式，海盜的風險不是將包括在一個一般貨物政策下的危險，就是其將被列入戰爭風險擴展到政策。船東也正在實施各種風險管理技術，以減輕其暴露風險。除了安全巡邏以及在任何時候在水面守望，一些船主已經使用聲波武器、電網和水槍以阻止海盜登上船。⁷⁶

⁷⁰ Hyland, 2002

⁷¹ Sieb, 2005

⁷² Ibid, 1

⁷³ Ibid, 2

⁷⁴ Tuckey, 2006

⁷⁵ Sieb, 2005

⁷⁶ S. Roberts, Pirate Attacks on Ships, Part of a Recent Surge. *Business Insurance*, 41(45), 2007, 4-6.

因此，海盜是一種對所有類型船隻的風險，船隻橫渡世界的茫茫大海。海盜凡事是經過從貨物或甚至船隻的它們自身獲得贖金。海盜試圖尋找和登上貨物容易卸下和方便銷售的船隻。⁷⁷由於中國經濟的蓬勃發展，海盜們正提供了船隻的龐大需求，二手船舶的市場已經發展起來。許多風險專家認為，海盜和恐怖主義之間的界線是越來越模糊。危險水域航行的船舶被收取更高的保險費，這是最終轉嫁到企業和消費者。晚近數年其中一個最大的海上保險資金出帳是在2002年接近葉門的法國油輪（MV Limberg）的損失。海上保險商支付了大約7,000萬美元。即便如此，海盜事業是每年在海洋保費超過160億美元的一小部分。沒有跡象表明這些襲擊減弱。⁷⁸

2001年9月11日在紐約市襲擊發生後，美國政府制定頒布的《恐怖主義風險保險法案》（Terrorism Risk Insurance Act, TRIA）。《恐怖主義風險保險法案》是一個聯邦計劃，支援保險業由於私人市場的創新和解決方案的缺乏，為恐怖主義保險維持一個可行的私營市場。這項法案規定，受保者因為恐怖份子攻擊事件而蒙受損失時，承保的保險公司必須理賠。對於這類的理賠，政府應補貼保險公司，每年補貼總額最高1,000億美元。

2002年11月26日，美國總統布希（George W. Bush）簽署《恐怖主義風險保險法案》成為法律，因而是美國聯邦法律。⁷⁹該法的目的是作為一項臨時措施，以便有時間對保險業發展自己的解決方案和產品，以確保反制恐怖主義的行為。該法在2005年12月的立法又延長了兩年，使法案有效至2007年12月31日新的期限。2007年12月26日，根據《恐怖主義風險保險計劃再授權法案》（Terrorism Risk Insurance Program Reauthorization Act）再次延長該法，從而擴展了《恐怖主義風險保險法案》到2014年12月31日。《恐怖主義風險保險法案》創立了美國政府的再保險基金向申報恐怖主義事件後的保險公司提供再保險。《恐怖主義風險保險法案》是一種短期措施，旨在幫助保險市場從911復原而且開發解決方案，以承保恐怖主義的風險。⁸⁰

陸、海盜攻擊的方法

一、海盜的類型

當人們今天談論到海盜，他們視他們為黑暗過去的傳說。今天，海盜經常可以在南亞和東南亞、南美洲、非洲和紅海南部看到。他們仍然蒙面，穿著與一般的人不同，而且往往是非常侵略性。現代海盜存在三種類型：小型或不重要的海盜和海盜的組織。小型或不重要的海盜們最感興趣於掠奪物和對他們攻擊船舶的保險箱。它們類似於過去的老海盜。他們的目標不高，而且他們只為自己工作。這些海盜類型的例子之一是印尼海嘯前接近萬丹（Bantam）的海岸。⁸¹這些海盜是機會主義者，通常屬於同一家人或朋友。他們組織成一個家庭式的經營，以資助他們微薄的存在。第二類是连接到有組織犯罪集團的團體，並有一個高級指揮階層保持興奮和供應充足。他們的目標不只是小型船舶的

⁷⁷ McKenzie, 2006

⁷⁸ The Economist. (Ed.). (2006). Finance and Economics: For those in Peril; Piracy insurance [Special issue]. The Economist, 379(8474), 2006.

⁷⁹ P. Chalk and B. Hoffaman, Trends in Terrorism: Threats to the United States and the future of the Terrorism Risk Insurance Act. In Bulletin (2). Washington, DC: U.S. Government Printing Office, 2005.

⁸⁰ G. Ferrazzano, Navigating the Ocean Marine Insurance Market. American Agent and Broker, 56(12), 2004, 1-3.

⁸¹ Eklof, 2006

掠奪。他們為履行其部分事業而攻擊。然而，他們通常只有一個部分鏈接在犯罪鏈。第三類是「半官方軍事海盜」(Semi-Official Military Pirate)，他們已在中國、印尼、索馬利亞和其他的地方出現案例。

二、攻擊的類型

在21世紀的最初幾年，海盜開始在世界各地減少。這主要是龐大的現代海軍巡邏廣泛的海洋。儘管存在這些障礙，海盜仍是今天的一個問題和國際海事局統計報告的攻擊在過去數年穩定的下降，但海盜仍是一個問題。海盜可以購買現成的技術，這是用來確保成功的攻擊；海盜將繼續是一個威脅，除非採取更嚴格的措施。⁸²

海盜今天是與配備全球衛星定位系統(GPS)追蹤器、高速快艇、槍榴彈發射器、電腦、瑞士銀行帳戶以及機關槍等武裝。隨著世界進入到19世紀和20世紀，同樣的因素開始阻礙海盜也開始鼓勵它隨著時間的推移。⁸³

技術促使了海洋產業建設更大和更快的商船，其可以用更少的船員操作。海軍力量的規模增加巡邏港口的已為船舶停靠創造了更多的安全，但留下了許多船隻在開放水域中的脆弱。⁸⁴為維護安全船隻所增加的費用，成為許多國家財政負擔的重點，但是一些國家的政府無力維持有效的海軍資產，這些因素都露骨地鼓勵海盜的襲擊。最後，國際承認的國家的海盜活動已經減少，但那些不具備政治意願打破它，但這些同樣的國家是世界商業船隊的主要地點。

當今海盜主要可以在東南亞、非洲、印度次大陸發現，在2008年第一季度有19次實際或企圖的攻擊。同樣地，在2008年第一季度，在奈及利亞也發生18起襲擊事件，而東南亞經歷13次攻擊。隨後，在今天，有許多不同類型的海盜襲擊。攻擊的大部分為他們手頭的現金捕捉船員和船隻保險櫃。其餘的海盜竊取貨物和劫持人質、徵用全船，或企圖對船舶航行之前埋伏「偷渡者」。

三、打帶跑搶劫

打帶跑搶劫通常發生在清晨，當大部分船員正在睡覺，而且船員在它們的崗位站立值班正處於漫不經心階段。海盜們會悄悄地突襲船舶的一方，而且有時利用船隻兩側的桅桿。一旦上船，海盜們可以輕鬆隨意的命令。許多這些襲擊結束於船員和船隻的毫無準備之下。⁸⁵

四、貨物劫奪和綁架人質的攻擊

海盜襲擊的第二種類型是所謂涉及一個更大海盜團夥的船貨劫奪和扣押人質。此涉及海盜搶劫船員並且使將其與貨物關在一起，有時以船員作為人質。許多這些襲擊是海盜透過網際網路服務研究標靶船隻明顯的定位後所組織。一旦船隻被鎖定為目標，海盜通常用兩艘或更多艘小型和快速的飛艇襲擊船隻。這將有助於混淆舵手和協助海盜登船。⁸⁶

⁸² K. Cottrill, Modern Marauders: Pirates use High-Tech Weapons. Popular Mechanics, 170(24), 1997, 2.

⁸³ Ibid, 2

⁸⁴ McDaniel, 2007

⁸⁵ C. Majtenvi, Somalia Pirates Bold and Well Organized, Nairobi Times, November 12, 2005, p. 3.

⁸⁶ M. McDaniel, Modern High Sea Piracy (12th ed., Vol. 2), 2007<<http://cargolaw.com/>

五、幽靈船

利用一個幽靈船的行爲開始於船隻的盜竊。船員因突然死亡而被拋海或被強迫漂浮在大海。該船然後被運到一個安全的避風港和粉刷，重新命名並且給予一套新的偽造證件。這些類型的海盜往往是最先進和組織良好。

有組織犯罪集團和政府官員在這種類型的攻擊都可能是刑事被告。⁸⁷

六、偷渡者

海盜襲擊船隻一個不太複雜的方式是來自內部。這種類型的海盜不是在船上埋伏假船員就是隱藏偷渡者，他等待直到時機成熟及用無線電傳送船舶的位置和航線給攻擊者。

預先計劃的偷渡者使用的伎倆是被用在帕勞馬斯號（M/T Palau Mas）的機動油輪，其充當為幽靈船搶劫了至少21艘其他在印尼海洋的船隻。海盜們在帕勞馬斯號埋伏了打電話通知的船員，他打電話通知船隻將行走的航行航線和位置。⁸⁸

攻擊的數量已經從2003年以來的445事件下降到在2007年的263件。⁸⁹雖然海盜的侵略行爲在很大程度上減少，但問題仍然存在。刀劍一直是海盜選擇的武器，在2003年的143刀劍到2007年有67刀劍的利用與襲擊，緊隨其後襲擊的是2003年100起和2007年72起的槍械襲擊。⁹⁰整體攻擊的下降是證據表明，今天許多國家他們在海盜問題的知識越來越多，並採取措施阻止它。

柒、對海上船隻的挑戰與方案

一、當今海盜的預防

船舶保安警示系統（Ship Security Alert System, SSAS）為所有的客運船舶、移動式近海鑽井裝置、以及500噸或以上貨物的船舶建立了一些規章，為確保安全配備了警報系統。此後，任何船舶建造必須符合規定。2004年7月1日，本法規生效。⁹¹

按照全球海上遇險和安全系統（Global Maritime Distress and Safety System）海難程序，警報系統必須從船舶的主要動力源以及其他適當來源取得電力。警報設備的啟動點必須容易從船橋進入和遇險代碼應直接傳到岸上，並且透過一個獨特的代碼生成船隻確定的位置和身份。⁹²

船舶保安警報系統已經證明對航運業是一個偉大的資產。2006年1月，一艘土耳其散裝貨輪由於船舶保安警示系統的警報而免於海盜襲擊，當時有五名配有機關槍和火箭筒的武裝海盜用襲擊了土耳其的運輸船。在啟動船舶安全警示系統的警報後，通知到聯軍戰艦並在30分鐘內隨著一架直升機回應了警報，造成海盜停止射擊，解救了運輸船。⁹³

presentations>.

87 Ibid.

88 Ibid.

89 IMB, 2008

90 IMB, 2007

91 D. Urquhart, Kidnap-Ransom Insurance Policies offered to Mariners. The Singapore Business Times, 55(5), 2006, 3.

92 Ibid, 2

93 Ong, 2004

二、船隻定位器

「船隻定位器」(ShipLoc)系統提供船東能遠程跟踪他們的船隻。它有能力提供業主船隻旅行的精確位置和路線。該系統報告每天6至24次，而且如果觸發即時警報。一旦安裝在船上，「船隻定位器」透過衛星傳送到船隊經營者諸如速度、方向、位置，以及氣象信息等資訊，可能會導致船隻的問題。這一分享是遵守船舶保安警示系統的規章；「船隻定位器」警報是不會發聲而且僅提供資訊給海岸的設施。「船隻定位器」已經由國際海事局接受作為唯一的船舶保安警報系統，其使用第二個獨立的GPS定位系統是100%的可靠，以驗證全球定位系統的確定位置。「船隻定位器」還配備了一個無聲警報，可從船上任何地點觸發。⁹⁴

三、船舶保安

船舶保安(Secure Ship)係將船體利用通上9,000伏特的電網，以其豎立圍繞在船的邊緣。船舶保安是一種非致命性的系統以防止船舶讓水手們登船而在船上工作，而且可以在任何時候啟動。船舶保安利用已經用於軍事設施的同樣技術；船舶保安保護船員和客人免於討厭的入侵者和搶劫，同時仍然讓該船舶進行正常的業務。該裝置配備一個警報器，當電動柵欄被觸動而啟動。船舶保安銷售給商業船隻以及私人大型遊艇作為一種免於海盜攻擊威脅的保護手段。⁹⁵船舶保全的方式是設計用來在船的周邊向外擴展架設周圍電網，以防止有人登上船。在緊急事件及為船員有必要棄船時，保全船隻在船上有許多安全的點以關閉設備。

四、長距離音波傳訊裝置

長距離音波傳訊裝置(Long Range Acoustic Device, LRAD)是一種突破性的遠程呼籲和報警裝置以用來與權威當局溝通、影響行為，並且幫助決心的意圖。由美國科技公司(American Technology Corporation)所開發，長距離音波傳訊裝置集中聲波在一個特定的目標上而不受周遭噪音的干涉。長距離音波傳訊裝置注目的阻嚇作用在於噪音，對普通人正常的噪音疼痛臨界值水準是130分貝，而且由於長距離音波傳訊裝置在145分貝的低程度運作就很容易看到它如何能成為一個攻擊艇的嚇阻。它使用的一個例子是2005年11月當Seabourn精神(Seabourn Spirit)豪華遊輪在索馬利亞海岸使用長距離音波傳訊裝置擊退試圖用火箭推進式榴彈襲擊的船隻海盜。⁹⁶

五、外交

提高預防海盜行動有很多理論，包括統一管轄、護航、反海盜努力的民營化，並且讓船員和其他機組人員保護他們自己。在航運業中，一些專家認為，普遍管轄權允許某些行為者行使管轄權或發生在任何不分國籍或屬地之處的活動。在過去，普遍管轄權傳統適用於海盜，任何國家都有權扣押海盜船並且根據該國法律審判那些在船上的犯罪。美國控弗朗(United States vs. Furlong)案是例子之一，其中美國最高法院樹立美國法

⁹⁴ Franklin, 2007

⁹⁵ R. Kahn, Securing Vessels. Secure Ship, 2(3), 2003, 2, from Secure Marine Incorporated, <<http://www.secure-marine.com>>

⁹⁶ E. Norris, LRAD (1st ed., Vol. 1), from American Technology Corporation <<http://www.atcsd.com/site/content>>, 2007.

院在公海由外國人在外國船隻針對美國船隻的海盜殺人行爲保有管轄權。

許多海盜漫遊海洋與陸地爲基地的犯罪組織有所聯繫，將給予他們一個國家下受審。一個很好的例子是2008年6月索馬利亞的海盜對法國船隻的攻擊。如果在其他司法管轄區查獲，他們的母國要求引渡在一個可能與海盜有連接的犯罪組織運作的法庭受審。⁹⁷

六、私掠船

在許多情況下，海盜行動傾向於沒有足夠的海軍力量妥善巡邏水域的航道，因此使海盜任意的掠奪。對這個問題解決方案之一是反海盜努力的私有化。如果各國不能巡邏他們自己的海域，那麼私人擁有，武裝船隻應被允許來巡邏的水域。隨著越來越多對私人致力於戰鬥海盜的嚴格限制，保全公司可以申請易受海盜和恐怖襲擊的海洋領域。私掠可能是一個預防海盜的堅實方法。⁹⁸

這些合約將從民族國家的成員參與了此事業取得，來自個人意願支付對私人的保護、商業船隻請求護航，以及任何透過海盜船的扣押支付獎賞的累積，不論是貨物尋回或者船舶本身發現者的報酬。⁹⁹

七、襲擊者

另一種解決方案是第二次世界大戰較少事件報導的使用。第二次世界大戰期間，德國利用「海上突擊艦」(Surface Raiders)或武裝商船而取得巨大的成功。在1930年代和1940年代的世界海洋成爲「掠奪者海」(Marauders of the Sea)之家。這些船隻懸掛諸如亞特蘭蒂斯 (Atlantis)、獵戶座 (Orion)、威德 (Widder)、雷神 (Thor)、(Penguin)、高邁特 (Komet)，米歇爾 (Michel)、(Stier) 和多哥 (Togo) 的名字，以及最有名的 (Kormoran)，它是參與著名的澳大利亞巡洋艦「雪梨」(Sydney) 號的失蹤和死亡。¹⁰⁰

藉由武裝船員及船隻，其將抵消海盜採用更小和更快船隻的優勢。藉由武裝水手這使他們能捍衛他們自己的生活以及他們的生命。辯論船組人員應如同海盜同樣被武裝起來以準備他們遇到的風險。¹⁰¹ 船舶必須遭遇的其中之一是船期國國家的法律。

雖然各國在公海上沒有法律，但是每艘船舶和船員僅需要遵守本國的法律。如果各國拒絕改變其關於武裝他們船隻上水手的法律，則海盜將了解這一點是有爭議的，而且開始針對這些國家的船隻，知道他們將會更容易下手的目標，因爲他們沒有武裝。¹⁰²

八、嚴格的安全運行

正如在第二次世界大戰北大西洋中的日子，貿易商的海運船隻必須透過護航隊的使用以捍衛自己免受德國U潛艇 (U-boats)。安全在數字中是一個反海盜做法的重要方面。

⁹⁷ T. Goodman, How to Enforce the Law of the Sea in the 21st Century through Regional International Agreements. *Western Reserve Journal of International Law*, 31(1), 1999, 139-169.

⁹⁸ S. Eklof, *Pirates in Paradise: A Modern history of Southeast Asia's Maritime Marauders* (1st ed., Vol. 1). Copenhagen, Denmark: NIAS, 2006.

⁹⁹ *Ibid*, 9

¹⁰⁰ J. Molyneux, *Indonesian Terrorist Organizations*, Unpublished raw data. Molyneux, 2003.

¹⁰¹ G. Ong, *International Politics and Security Issues*. Paper presented at the ISEA, Singapore, Singapore, 2004.

¹⁰² *Ibid*

船隻行駛在有護航的船隊表現為對海盜船隻採取更強硬的目標。這種解決方案的一個問題是對小型船隻的護航十分昂貴，尤其在為了維持同一速度的額外燃料燃燒。¹⁰³

如同犯罪的避免，盡可能改變航路以避免海盜是重要的程序。不幸的是，許多船隻都無法改變他們的日程安排，由於嚴格的最後期限或缺乏可行的替代航線。然而，即使是外觀變化可能對船隻被鎖定為有計劃的攻擊目標是有益的。其中一個例子是排除方便所有的網際網路的用戶從網上獲得郵輪的行程的確切時間和日期資訊。¹⁰⁴

雖然一些公司維持固定的路線，但無論是在數量減少的運行還是改變了他們船隻運載貨物的項目對海盜有較少的吸引力。在奈及利亞，一家在島嶼上設有分公司的銀行唯有透過船隻進入，經歷了在他們主要營業地及其分支機構之間水道上的冒進現金在途劫案。銀行管理層決定在他們的分支機構只保留電子交易，讓他們能夠留下來營業；電子交易意味著沒有現金是必要的，而且所有現金過境交付表現出過時。¹⁰⁵

Inventus無人機（unmanned aerial vehicle, UAV）是一個最先進的偵察系統封裝在一個高效率、高穩定的飛行翼形式。¹⁰⁶配備了照像機，Inventus飛行和覆蓋大部分海洋面積和傳送即時數據鏈路回地面站。此鏈接提供可疑或未經授權的船舶移動的即實空中監視和預警到沿岸或執法機構。Inventus是完全自主的，而且即使從海輪或巡邏船隻可以被發射並回收。有天然氣和電力的設計，而且可以在各種天氣條件下飛行。¹⁰⁷

馬來西亞，印尼和新加坡三個國家加緊努力，以防止在麻六甲海峽的海盜。由於三個國家已經開始了反海盜的努力，在麻六甲海峽的海盜攻擊已經從2004年的38件下降到2006年的11件。

九、商品上的跟踪信標

雖然每天有載以數以萬噸貨物的船隻在公海穿越運送，但在成功海盜襲擊後很少有機會取回貨物。從愈來愈多事件防止海盜的方法之一，是裝置追蹤信標到貨物貨櫃中和其他海盜主要採取的項目。

一旦海盜偷走了貨物，他們已經在不知不覺中導致了他們自己的滅亡，因為海軍的力量或私人海盜狩獵力量將能夠跟踪貨物到任何貨物所在之處。信標可能成爲一個瞄準海盜的主要方式，找回被盜貨物，或者至少逮捕到海盜。由於現有可用的技術，跟踪信標可以放在任何尺寸的貨物，從商業到個人的實施，並且從木材到金屬任何類型的材料加以製作。¹⁰⁸

雖然有諸如船隻定位器（ShipLoc）的跟踪計畫在使用，但這些系統都不足以勝任當貨物已經離開了船隻。雖然擁有跟踪信標，但許多船隻及它們的貨物可以倖免，因為海盜擔心海軍力量可以在任何時刻敲他們的門，無論海盜可以在何處選擇隱藏自己的戰利品。¹⁰⁹

¹⁰³ G. Turbiville, Singapore forms maritime special-operations unit. *Special Warfare*, 17(3), 2005, 43.

¹⁰⁴ Ibid

¹⁰⁵ Ibid

¹⁰⁶ <<http://www.ringofblogs.com/uav/2006/01/02/inventus-uav-fight-piracy/>>

¹⁰⁷ Gal. Luft and Anne Korin, Terrorism Goes to Sea. *Foreign Affairs*, 83(6), 2004, 61.

¹⁰⁸ R. Stuart, In Search of Pirates: A Modern-Day Odyssey in the South China Sea (1st ed., Vol. 1). London: Mainstream.Stuart, 2002.

¹⁰⁹ J. Gottschalk and B. Flanagan, Jolly Roger with an Uzi: The Rise and threat of Modern Piracy (1st ed., Vol. 1). Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2000.

捌、結 論

多年來，海盜已經從一個被讚美的職業到指責為單純的偷竊行爲。隨著防止海盜襲擊激發航運業，許多公司都引入了創新的想法，諸如船隻定位器、船舶保全、長程聲波裝置，以及許多安全警示系統以幫助攻擊的制止。雖然所有這些產品協助於對海盜襲擊的制止，但世界各國並沒有在戰鬥海盜方面團結在一起，因此海盜將繼續蓬勃發展，同時周圍嚇阻方法的方式亦將不斷出現。

如果海盜行爲被有效的打擊，則海盜勢必處於防衛。僱用私人實體來作為私掠船將是有效的方式之一，只要給予適當的動機。在幫助打擊海盜之前，私掠是一個成功的嚇阻，當然私掠也可以再次如此。然而，必須承認私掠只能援助其他的船隻，因為這些船員僅只於海盜的統計和與海盜衝突的隨時報告通知給國際海事局和「海盜通報中心」(Piracy Reporting Center, PRC)，而無任何自力救濟。

最後，任何預防海盜的方法皆屬無效，除非各國準備透過對它們的航路實行安全措施，以應對任何包括恐怖襲擊的事故，而且由定期海盜事件的報告和最新消息的持續通報顯示，水手採取措施掌握在自己手中。很明顯，在海上保險業的主要目標是業界必須賺錢生存和保持其投資者有盈餘的底線。海事保險承銷商只關心一件事情：航行到世界各地不會有任何形式的損失。保險行業不介意船舶和船員可以配備最新的技術或防禦性武器，以保衛自己在敵對水域。最終的結果是，如果一艘有自我武裝的船隻並且什麼都沒有發生，那麼無妨。但是，如果一艘有或沒有採取防禦措施的船舶出現損失，保費將會增加。對我國而言，航運業在全球的運行和國家海洋安全的能力並不相符，因而更應關注航運的保險以助我國真實的海上防恐。

參考文獻

- Abati, R (2004). Warlords of the Niger Delta. *Guardian*, 4(6), 1-4.
- Ambruster, W. (2006). Reducing your Risks. *Journal of Commerce*, 20(4), 20-25.
- Asian and Asia's Regional Security Architecture. (2008). Munich Conference on Security Policy (Version 1). <<http://www.securityconference.de>>
- Banlaoi, R. (2005). Maritime Terrorism in Southeast Asia. *Naval War College Review*, 58(4), 1-24.
- Barrios, E. (2005). Casting a Wide Net: Addressing the Maritime Piracy Problem in Southeast Asia. *Boston College International Law Review*, 28(1), 149-164.
- Basilio, H. (2007). Rule of law: Maritime piracy. *Business World*, 4(9), 1-4.
- Chalk, P., & Hoffaman, B. (2005). Trends in Terrorism: Threats to the United States and the future of the Terrorism Risk Insurance Act. In *Bulletin* (2). Washington, DC: U.S. Government Printing Office.
- Cottrill, K. (1997, May). Modern Marauders: Pirates use High-Tech Weapons. *Popular Mechanics*, 170(24), 2.
- Davies, R. (2001). Sea tigers, stealth technology and the North Korean connection. *Jane's Intelligence Review*, 17(3), 4.
- Davis, A. (2008). *Terrorism and the Maritime transportation System* (1st ed., Vol. 1). Livermore, California: Wingspan. (Original work published 2008)

- The Economist. (Ed.). (2006). Finance and Economics: For those in Peril; Piracy insurance [Special issue]. The Economist, 379(8474).
- Eisenhart, S. (2002). The Ocean Marine Market: A Unique Animal. Insurance Journal, 4(3), 1-4.
- Eklof, S. (2006). Pirates in Paradise: A Modern history of Southeast Asia's Maritime Marauders (1st ed., Vol. 1). Copenhagen, Denmark: NIAS. (Original work published 2006)
- Fein, G. (2006). Global Maritime partnership: Gaining Steam at home and with International Navies. Defense Daily, 231(78), 20.
- Ferrazzano, G. (2004). Navigating the Ocean Marine Insurance Market. American Agent and Broker, 56(12), 1-3.
- Goodman, T. (1999). How to Enforce the Law of the Sea in the 21st Century through Regional International Agreements. Western Reserve Journal of International Law, 31(1), 139-169.
- Gottschalk, J., & Flanagan, B. (2000). Jolly Roger with an Uzi: The Rise and threat of Modern Piracy (1st ed., Vol. 1). Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. (Original work published 2000)
- Gragg, A. (2008, Summer 12). Navy reestablishes the US 4th Fleet. Navy, 17(3), 2. Retrieved July 14, 2008, from United States Navy, <<http://www.navy.mil>>
- Homeland Security. (2005). The National Strategy for Maritime Security. In M. Markham (Ed.), Bulletin (Report No. 4, pp. 1-5). Washington, United States: U.S. Department of Homeland Security.
- Hussain, I. (2008, May 5). Piracy. Pakistan Daily Times, p. 3.
- Hyland, T. (2002). Insurance Companies rewrite Rules. Transportation and Distributions, 6(6), 1-3.
- International Chamber of Commerce. (2006, Winter 12). Piracy and Armed Robbery Against Ships (2006-1). United Kingdom, UK: International Maritime Bureau.
- INTERPOL. (2008). Project Bada. In T. Barr (Ed.), Maritime (1, p. 24). Paris: International Police. Retrieved June 22, 2008, from International Police, <<http://www.interpol.int>>
- Jayakumar, S. (2005). 2005 Conference on the Law of the Sea in the East and South China Seas (Rep. 03142005, p. 4). Xavie, China: United Nations.
- Johnson, D., & Valencia, M. (2005). Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses (1st ed., Vol. 1). Singapore, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- Johnson, T. (2005). Shipping industries response to terrorism in the Malacca Straits. Journal of Commerce, 4(3), 2.
- Johnstone, P. (2005, February). A Twenty First Century Problem on the Rise. Navy League, 17(7), 10.
- Jones, V. (2007). Ship loc (2nd ed., Vol. 1) [Brochure]. Author. Retrieved May 2, 2008, from Shiploc Incorporated <<http://shiploc.com/html/demo/html>>
- Kahn, R. (2003, May). Securing Vessels. Secure Ship, 2(3), 2. Retrieved July 7, 2008, from Secure Marine Incorporated, <<http://www.secure-marine.com>>

- Land, T. (2008). Somalia pirates beware. *New African*, 4(470), 46-47.
- Langewiesche, W. (2004). *The Outlaw Sea: A World of Freedom, Chaos, and Crime* (1st ed., Vol. 1). New York: North Point Press. (Original work published 2004)
- Luft, Gal., & Korin, Anne. (2004). Terrorism Goes to Sea. *Foreign Affairs*, 83(6), 61.
- Majtenci, C. (2005, November 12). Somalia Pirates Bold and Well Organized. *Nairobi Times*, p. 3.
- McDaniel, M. (2007). *Modern High Sea Piracy* (12th ed., Vol. 2), <<http://cargolaw.com/presentations>>
- McKenzie, K. (2006). Key Changes Spell Harmony. *Lawyer*, 20(23), 26-28.
- Molyneux, J. (2003). [Indonesian Terrorist Organizations]. Unpublished raw data.
- Norris, E. (2007). LRAD (1st ed., Vol. 1), from American Technology Corporation <<http://www.atcsd.com/site/content>>
- Ong, G. (2004, June). International Politics and Security Issues. Paper presented at the ISEA, Singapore, Singapore.
- O'Rourke, M. (2005). Piracy on the High Seas. *Risk Management*, 52(8), 9.
- Richardson, M. (2004). *A Time Bomb for Global Trade* (1st ed., Vol. 1). Singapore, Singapore: Institute for Southeast Asian Studies. (Original work published 2004)
- Roberts, S. (2007). Pirate Attacks on Ships, Part of a Recent Surge. *Business Insurance*, 41(45), 4-6.
- Sieb, C. (2005). Lloyd's to Overhaul Piracy policies. *The Times*, 17(3), 1.
- Simpson, S. (2008). Rise in Pirate Attacks off of the Nigeria's Coast. *The Christian Science Monitor*, 3(20), 1-2.
- Staff. (2004, Autumn 23). Sovereignty obsession blinds Regional steps, Anti-Piracy advocate calls for changes to U.N. convention. *The Business Times Singapore*, 2(3), 1-3.
- Staff. (2005). White Collar Pirates. *Financial Times*, 4(3), 2.
- Stiles, E. (2007). Reforming Current International law to Combat Modern Sea Piracy. *Suffolk Transnational*, 27(316), 27.
- Stipe, C. (1999). The Troubled Waters of Marine Insurance. *Risk and Insurance*, 5(12), 2.
- Stuart, R. (2002). *In Search of Pirates: A Modern-Day Odyssey in the South China Sea* (1st ed., Vol. 1). London: Mainstream.
- Tuckey, S. (2006). Marine Insurers Navigate Wartime Perils. *National Underwriters/property and Casualty Risk and Benefits Management*, 110(21), 19-20.
- Turbiville, G. (2005). Singapore forms maritime special-operations unit. *Special Warfare*, 17(3), 43.
- Urquhart, D. (2006). Kidnap-Ransom Insurance Policies offered to Mariners. *The Singapore Business Times*, 55(5), 3.
- Wallis, K. (2008). Maritime Asia. *Lloyd's List*, 3(4), 1-2.
- Wolfe, K. (2006). Agents Should Not Overlook Ocean Marine Cargo Risks. *National Underwriters/property and Casualty Risk and Benefit Management*, 22(5), 33-34.