

盜可盜、非常盜[▲]

~ 思考穩健經營的東南亞與南中國海海盜市場

陳彥宏*

一、前言

2013 年一月，國際海事局(International Chamber Of Commerce - International Maritime Bureau, 簡稱 ICC-IMB or IMB)公佈 2012 年海盜與持械搶劫年報¹，宣稱 2012 年全球海盜的襲擊活動急劇減少，降至近五年來新低水平。各個防範海盜的機構、組織與各國的海上巡弋艦艇也都趁勢在不同媒體宣揚其偉大事跡與作為之有效性。

據國際海事局數據²，2012 年計有 297 艘船隻遭到襲擊，被挾持船舶計 28 艘，對船員的傷害數也大幅降低(簡如表一所示)。2013 年，迄 3 月 13 日的統計也只有 47 起海盜事件，其中被全球所矚目的索馬里海盜僅有 4 起，而且均為襲擊未遂案例，索馬里海盜目前仍挾持的船舶亦僅剩 5 艘，人質 65 人，與過去動則保有三十餘艘被挾持船舶、數百名人質的輝煌時代相較，海盜市場的結構變化實已產生。

表一：2008~2012 全球海盜犯案概況

	2008	2009	2010	2011	2012
海盜總襲擊次數 Total Attacks	293	410	445	439	297
挾持船舶艘數 Hijack	49	49	53	45	28
挾持船員 Hostage	889	1050	1174	802	585
傷害船員 Injured	32	69	37	42	28
殺害船員 Killed	11	10	8	8	6

資料來源：ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ship - 2012 Annual Report

[▲] 本文轉載自 2013 年 3 月 2-3 日由廈門大學南海研究院與上海交通大學法學院在廈門舉辦之「南海海洋航運安全維護問題研究會議」中之發表論文。

* 陳彥宏 Solomon Chen, AFRIN, MNI, CMILT, Maritime Arbitrator, Lead Auditor, 台灣海事安全與保安研究會秘書長，高雄海洋科技大學航運技術系副教授暨海事安全研究中心主任，英國威爾斯大學海事事務與國際運輸學博士。Email: solomon@safetysea.org

¹ Piracy & Armed Robbery Against Ships – Report for the period 1 January – 31 December 2012, ICC International Maritime Bureau, January 2013.

² Piracy & Armed Robbery News & Figures (Worldwide Incidents 2012: updated on 13 March 2013), <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>, accessed on 27 March 2013.

全球海盜襲擊整體次數的大幅降低，主要歸因於索馬里沿岸和亞丁灣海域的海盜的襲擊活動較去年大幅減少。這個成效來自聯合國政策下的運作與二十餘國海軍強勢綏靖的結果、來自航運業界的積極防範以及風險管控、更主要的是來自索馬里的國家整體局勢的漸趨改變所致。但是不變的是，海盜這個行業存在的區域特性以及根源性的問題，如果沒有誠實面對，如果仍僅是在大國博弈下的表面處理與虛應其事，或許，海盜行業仍然可以當事業般繼續穩健經營。舉例而言，亞太地區，特別是東南亞、南中國海海域，獨樹一格的海盜市場與犯案模式；此外，仿而效之並取而代之索馬里的西非海盜，都是值得研究的範例³。

二、犯案概況

自 1990 年代起，東南亞與南中國海海域海盜，特別是麻六甲、印尼、菲律賓水域的海盜，一直就是國際海盜市場上的主要成員，也曾創下占全球海盜犯案總事件數近八成的高峰比例，不但帶動全球其他貧窮與政經不穩定區域的海盜活動的興起，更曾在 2000 年代前後，達到令人聞之色變的海盜事業的頂峰(如表二)。但隨之而來的，也因此引發了國際合作的撻伐行動。2002 年，國際海事組織通過 Resolution A.922(22)《海盜和持械搶劫船舶罪行調查做法守則》決議案⁴，緊接著 2004 年，通過《亞洲打擊海盜和持械搶劫行為區域合作協定》，同時，又在 2004 年南亞海嘯摧毀部分海盜的生財工具下，該區域的海盜犯案狀況，也就暫時喘息，有了一些非常變化^{5,6}。不過，2005 年起，當全球對海盜犯案漸趨轉移並矚目於索馬里及亞丁灣水域時，休養生息多年的東南亞、南中國海海域海盜，也就再次悄悄崛起，2010~2012 連續三年總犯案數均突破百起，2013 年迄 3 月 26 日的 57 起的全球海盜案例中，東南亞、南中國海海域海盜佔 24 起，其中 23 起為實際搶盜，僅有一起為搶盜未遂⁷。

³ 陳彥宏，亞丁灣風雲—索馬利亞海盜的恩怨情仇，台灣海事安全與保安研究學刊，Vol 1 No 2, April 2012, pp 35~58.

⁴ Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922(22).pdf), accessed on 28 January 2013.

⁵ Piracy and armed robbery against ships, http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=362, accessed on 28 January 2013.

⁶ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery in Asia (ReCAAP), February 2007, <http://www.simsl.com/ReCAAP0107.asp>, accessed on 28 January 2013.

⁷ Live Piracy & Armed Robbery Report 2013, <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report>, accessed on 27 March 2013.

表二：1994~2012 東南亞、遠東地區海盜犯案統計

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
S E Asia																			
Cambodia	1	1	1	1															
Indonesia	22	33	57	47	60	115	119	91	103	121	94	79	50	43	28	15	40	46	81
Malacca Strait	3	2	3		1	2	75	17	16	28	38	12	11	7	2	2	2	1	2
Malaysia	4	5	5	4	10	18	21	19	14	5	9	3	10	9	10	16	18	16	12
Myanmar(Burma)		1	2		1	5	3				1				1	1			1
Philippines	5	24	39	16	15	6	9	8	10	12	4		6	6	7	1	5	5	3
Singapore Straits	3	2	2	5	1	14	5	7	5	2	8	7	5	3	6	9	3	11	6
Thailand		4	16	17	2	5	8	8	5	2	4	1	1	2		2	2		
東南亞小計	38	71	124	92	89	161	242	153	153	170	158	102	83	70	54	46	70	80	104
Far East																			
China/HK/Macau	6	31	9	5	2		2			1	3	4				1	1	2	1
East China Sea	6		1	1			1	2	1										
Luzon/Hainan	12	7	4	1															
Papua New Guinea			1	1	3			1	1						1				
Solomon Islands				1		1	1		2						1				
South China Sea	6	3	2	6	5	3	9	4		2	8	6	1	3		13	31	13	2
Taiwan		2						2	1	1									
Vietnam	2	4		4		2	6	8	12	15	4	10	3	5	11	9	12	8	4
遠東小計	32	47	17	19	10	6	19	17	17	19	15	20	4	10	11	23	44	23	7
東南亞與遠東區合計	70	118	141	111	99	167	261	170	170	189	173	122	87	80	65	69	114	103	111
東南亞與遠東區佔全球海盜案件%	77.8%	62.8%	61.8%	44.8%	49.0%	55.7%	55.7%	50.7%	45.9%	42.5%	52.6%	44.2%	36.4%	30.4%	22.2%	16.8%	25.6%	23.5%	37.4%
東南亞區佔全球海盜案件%	42.2%	37.8%	54.4%	37.1%	44.1%	53.7%	51.6%	45.7%	41.4%	38.2%	48.0%	37.0%	34.7%	26.6%	18.4%	11.2%	15.7%	18.2%	35.0%
遠東區佔全球海盜案件%	35.6%	25.0%	7.5%	7.7%	5.0%	2.0%	4.1%	5.1%	4.6%	4.3%	4.6%	7.2%	1.7%	3.8%	3.8%	5.6%	9.9%	5.2%	2.4%
全球海盜案件	90	188	228	248	202	300	469	335	370	445	329	276	239	263	293	410	445	439	297

在東南亞和遠東水域的海盜犯案模式分析中，海盜以對錨泊船舶的成功襲擊佔多數。以 IMB 2005~2012 的數據分析，東南亞水域佔 60.0%、遠東水域佔 48.3%。使用武器仍以刀械為主，用槍比例僅 9.79%，對船員施暴的情形也普遍的低於平均值。

以近幾年的資料顯示，殺人、綁架、勒贖的作為，顯然不是東南亞和遠東水域海盜犯案模式的選項。與索馬里海盜最主要不同的是，東南亞和遠東水域的海盜似乎較偏好小額的現金、財物的掠奪，這或許是這一區的海盜可長可久、盜亦有道的寫照；但是相對的，這也是很多未報案、未索賠以致於讓人無法知道東南亞和遠東水域海盜真正犯案圖像的最大隱憂。(詳如表三、表四所示)

表三：2005~2012 海盜犯案模式分析 - 1

	東南亞海盜								遠東區海盜								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Actual Attacks																	
Berthed	10	6	9	3	4	6	3	6		2	2	1	1	1	1	0	1
Anchored	49	31	33	21	18	32	46	70		12	1	5	8	8	11	10	3
Steaming	22	24	13	22	11	17	24	20		0	2	2	1	13	23	10	2
	81	61	55	46	33	55	73	96		14	5	8	10	22	35	20	6
Attempted Attacks																	
Berthed	1	0	0	0	0	1	1	1		0	0	0	0	0	0	0	1
Anchored	4	4	6	1	6	4	1	7		0	0	0	1	0	0	0	0
Steaming	16	18	9	7	5	10	5	0		6	0	2	0	1	9	3	0
	21	22	15	8	11	15	7	8		6	0	2	1	1	9	3	1
Violence to Crew																	
Hostage	119	65	29	44	64	78	120	121		0	0	0	0	31	42	22	17
Threatened	5	5	2	4	3	4	8	4		1	0	0	4	0	0	1	0
Assault	1	0	7	1	0	1	2	3		0	0	0	0	2	0	0	0
Injured	13	2	5	12	2	0	4	13		0	3	0	0	1	4	1	1
Killed	12	5	3	14	1	0	0	0		0	4	1	0	0	0	0	0
Kidnap	13	3	2	0	2	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
	163	80	48	75	72	83	134	141		1	7	1	4	34	46	24	18

表三：2005~2012 海盜犯案模式分析 - 1

	東南亞海盜								遠東區海盜							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Arms Used																
Guns	24	18	12	11	7	8	8	11	0	2	1	0	2	10	0	2
Knives	36	23	17	23	17	25	28	39	0	0	3	5	11	20	14	1
Other Weapons	7	4	5	1	0	2	3	6	0	0	1	0	0	2	1	0
Not Stated	35	33	36	18	21	35	41	48	17	2	5	6	1	12	8	4
	102	78	70	53	45	70	80	104	17	4	10	11	14	44	23	7

本研究彙整 ICC IMB 2005~2012 各年度年報

表四：2005~2012 海盜犯案模式分析 - 2

	全球海盜								東南亞與遠東區海盜佔全球%											
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005~2012			
Actual Attacks																				
Berthed	22	14	22	17	16	15	5	15	54.55	57.14	45.45	23.53	31.25	46.67	60.0	46.67	44.44			
Anchored	137	113	105	95	101	115	120	130	44.53	28.32	36.19	30.53	25.74	37.39	46.67	56.15	39.08			
Steaming	45	48	53	87	84	119	96	57	48.89	54.17	28.30	26.44	28.57	33.61	35.42	38.60	34.97			
	204	175	180	199	201	249	221	202	46.57	37.71	35.0	28.14	27.36	36.14	42.08	50.50	38.01			
Attempted Attacks																				
Berthed	1	1	1	2	1	3	2	3	100	0.0	0.0	0.0	0.0	33.33	50.0	66.67	35.71			
Anchored	13	22	17	9	18	16	12	20	30.77	18.18	35.29	22.22	33.33	25.0	8.33	35.0	26.77			
Steaming	57	40	58	82	185	177	204	72	38.60	45.0	18.97	8.54	3.24	10.73	3.92	0.0	10.40			
	71	63	76	93	204	196	218	95	38.03	34.92	22.37	9.68	5.88	12.24	4.59	9.47	12.80			
Violence to Crew																				
Hostage	440	188	292	889	1052	1181	802	585	27.05	34.57	9.93	4.95	9.03	10.16	17.71	23.59	13.85			
Threatened	14	17	6	9	14	18	27	13	42.86	29.41	33.33	88.89	21.43	22.22	33.33	30.77	34.75			
Assault	6	2	29	7	4	6	6	4	16.67	0.0	24.14	14.29	50.0	16.67	33.33	75.0	26.56			
Injured	24	15	35	32	68	37	42	28	54.17	33.33	14.29	37.50	4.41	10.81	11.90	50.0	21.71			
Killed	12	15	8	32	16	8	8	6	100	60.0	50.0	43.75	6.25	0.0	0.0	0.0	38.10			
Kidnap	13	77	63	42	12	20	10	26	100	3.90	3.17	0.0	16.67	0.0	0.0	0.0	7.60			
	163	314	433	1011	1166	1270	895	662	100	27.71	11.32	7.81	9.09	10.16	17.65	24.02	15.74			
Arms Used																				
Guns	80	53	72	139	240	243	245	113	30.0	37.74	18.06	7.91	3.75	7.41	3.27	11.50	9.79			
Knives	80	76	67	68	70	88	69	73	45.0	30.26	29.85	41.18	40.0	51.14	60.87	54.79	44.33			
Other Weapons	13	10	14	6	6	6	8	7	53.85	40.0	42.86	16.67	0.0	66.67	50.0	85.71	45.71			
Not Stated	103	100	110	80	90	108	117	104	50.49	35.0	37.27	30.0	24.44	43.52	41.88	50.0	39.66			
	276	239	263	293	406	445	439	297	43.12	34.31	30.42	21.84	14.53	25.62	23.46	37.37	27.54			

本研究彙整 ICC IMB 2005~2012 各年度年報

三、誰是海盜

回歸海盜的定義，海盜一詞，從歷史發展的軌跡觀察，“peirato”原是一種古希臘特殊政經團體的生活方式，而後演進為國家授以「私掠狀」(letters of marque)、「報復狀」(letters of reprisal)而得以在公海拿捕敵國船舶的合法私掠船(privateers)行為，最後變成國際習慣法下所謂的「萬國公罪」(hostea humani generis)⁸。

目前普遍援用的定義來自《1982年聯合國海洋法公約》(United Nations Convention on the Law of the Seas)規定於第100條至第107條中有關海盜行為之規範，其中，於第101條之中定義海盜行為：

⁸ 陳荔彤，論萬國公罪海盜罪之修法研議，臺灣海洋法學報,4:1, 2005.06, pp 1-38。

「下列行為中的任何行為構成海盜行為：

- (a) 私人船舶或私人飛機的船員、機組成員或乘客為私人目的，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：
 - (i) 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；
 - (ii) 在任何國家管轄範圍以外的地方對船舶、飛機、人或財物；
- (b) 明知船舶或飛機成為海盜船舶或飛機的事實，而自願參加其活動的任何行為；
- (c) 教唆或故意便利(a)或(b)項所述行為的任何行為。」⁹

這個定義的行為構成要件在於：(一)須以私人船舶或私人飛機為工具；(二)須對船舶、飛機或船機上的人員或財物所為；(三)須在公海或任何國家管轄範圍以外之地區所犯；(四)須是非法的暴力、扣留或掠奪行為；(五)行為的動機須基於為私人目的。甚且，如果(一)係針對「同一」船機的劫持行為、(二)基於非「私人目的」的如政治、信仰的原因之行為都不算是海盜行為。

從這個學理論點的角度來看，航運業者所關心的很多海盜行為，特別是某些東南亞水域的海盜行為，也就不是海盜行為。為此，《1988年制止危及海上航行安全非法行為公約》(SUA公約)以列舉「非法行為」的方式與概念補強了《海洋法公約》在海上暴力行為上沒有包含在內的定義¹⁰。

⁹ 其原文為：“Piracy consists of any of the following acts:

- (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
 - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - (ii) against a ship, persons or property in a place outside the jurisdiction of any state;
- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts marking it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph(a)or(b).”

¹⁰ 《1988年制止危及海上航行安全非法行為公約》(Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation, 1988)第三條定義：

- 1. 任何人如非法並故意從事下列活動，則構成犯罪：
 - (a) 以武力或武力威脅或任何其它恐嚇形式奪取或控制船舶；或
 - (b) 對船上人員施用暴力，而該行為有可能危及船舶的航行安全；或
 - (c) 毀壞船舶或對船舶或其貨物造成有可能危及船舶航行安全的損壞；或
 - (d) 以任何手段把某種裝置或物質放置或使之放置於船上，而該裝置或物質有可能毀壞船舶或對船舶或其貨物造成損壞而危及或有可能危及船舶航行安全；或
 - (e) 毀壞或嚴重損壞海上導航設施或嚴重干擾其運行，而此種行為有可能危及船舶的航行安全；或
 - (f) 傳遞其明知是虛假的情報，從而危及船舶的航行安全；或
 - (g) 因從事(a)至(f)項所述的任何罪行或從事該類罪行未遂而傷害或殺害任何人。
- 2. 任何人如從事下列活動，亦構成犯罪：
 - (a) 從事第1款所述的任何罪行未遂；或
 - (b) 唆使任何人從事第1款所述的任何罪行或是從事該罪行者的同謀；或

關於海盜的行為，國際商會國際海事局(ICC-IMB)曾定義為：「以明顯的竊盜或其他犯罪意圖登輪或企圖登輪，且在行動中具備明顯的使用武力的意圖和能力的行為。¹¹」這個定義，合理化了國際海事局統計的包含在一國領水的海盜襲擊案件，但畢竟缺少成文法或判例的支持，所以並非法律人所能接受的定義。爾後，國際海事局合併採納海洋法公約海盜行為的定義以及 2009 年 12 月國際海事組織大會第 A.1025(26)號決議的武裝搶劫行為的定義做為統計的依據。

國際海事組織大會第 A.1025(26)號決議定義武裝搶劫行為是指任何下列行為¹²：

1. 在一國的內水、群島國的群島水域和領海內，為私人目的，對船舶、船上的人或財物所從事的不同於海盜行為的任何非法暴力或扣留行為，或任何掠奪行為，或上述行為的威脅；
2. 教唆或故意便利上述行為的任何行為。

這個定義與海洋法定義的海盜行為的區別在於：(一)武裝搶劫的罪行範圍是在一國的內水、群島國的群島水域和領海內，海盜的罪行範圍是在公海或在任何國家管轄範圍以外的地方；(二)武裝搶劫的行為包括威脅行為；(三)武裝搶劫的行為沒有兩船原則；(四)武裝搶劫的行為專門針對船舶的，沒有關於飛機的規定。

但是值得爭議的焦點則在於在一國內水發生的所謂的“非法暴力行為”、“扣留行為”、“掠奪行為”完全取決於一國的國內法的規定與定義才能做為裁判的依據。簡而言之，如果發生地的國內法的定義不同甚或沒有規定，那麼很多問題仍然是懸在那裡。

不論上述海洋法公約的所謂海盜行為、SUA 公約的所謂非法行為，亦或是國際海事組織大會第 A.1025(26)號決議的所謂武裝搶劫行為，從更為務實的角度，Dillon¹³提出了下列四種分類：

-
- (c) 無論國內法對威脅是否規定了條件，以從事第 1 款(b)項、(c)項和(e)項所述的任何罪行相威脅，旨在迫使某自然人或法人從事或不從事任何行為，而該威脅有可能危及船舶的航行安全。

¹¹ 其原文為：“An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act.” “Piracy and Armed Robbery Against Ships,” Annual Report, International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, Jan. 1–Dec. 31, 2003,

¹² 其原文為：“Armed robbery against ships” means any of the following acts:
(1) any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea;
(2) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.”
<http://www.imo.org/ourwork/security/faq/pages/piracy.aspx>, accessed on 31 January 2013.

1. 腐敗(Corruption)：勾結政府部門和/或港口當局對海上船隻勒索的腐敗行為；
2. 海上搶奪(Sea robbery)：發生在港口停泊船舶或錨泊船舶的襲擊行為；
3. 海盜(Piracy)：發生在港區水域以外、領海、海峽、公海上對航行中船舶的襲擊行為；
4. 海上恐怖主義(Maritime terrorism)：恐怖組織對船舶施行的犯罪行為。

四、管理風險

綜而言之，不論定義與分類如何？對於航運業界、對於任何的海員而言，這些都不是他們所在意的議題。他們所關心的是這個風險該如何管控的議題，他們所關心的是如何可以保有一個可以安心航行的安全水域的問題。從風險管理的角度，可以分為下列幾點思考層面：

1. 風險識別(~風險是有的)：《莊子·胠篋》中云「盜亦有道」、「聖人不死，大盜不止」、「竊鉤者誅，竊國者為諸侯，諸侯之門而仁義存焉」。所謂「盜」者，其實是有分類的，就事論事，海盜的本質其實繫於區域政治、經濟、社會、人文等等基本生存議題之上，海盜的存在是個不爭的事實，也是個必須接受的現實^{14, 15}。
2. 風險估測(~機率不很高)：海盜犯案的條件首要在於海盜的能力(capability and capacity)以及船舶的選擇(vessel of opportunity)二個要件。換個角度也就是要有本事而且還要吞得下。從蘇伊士運河、新加坡水道、麻六甲海峽的幾個截點船舶通過量來統計，船舶被挾持率其實是遠低於 0.1%。這似乎也印證了叢林法則(the Law of the Jungle)中「如果不餓，就不要獵殺」的理論¹⁶。

¹³ Dana Dillon, Maritime Piracy: Defining the Problem, The SAIS Review of International Affairs Vol. XXV no. 1 (Winter-Spring 2005) The Johns Hopkins University Press, pp 155~164.
<http://www.southchinasea.org/files/2012/03/Dillon-Dana-Maritime-Piracy-Defining-the-Problem.pdf>, accessed on 28 January 2013.

¹⁴ 陳彥宏，教我如何不搶他 - 論索馬利亞的海盜本質與現況，海安半月刊，台灣海事安全與保安研究會，基隆，2006年2月。

¹⁵ 陳彥宏，April 2010，亞丁灣風雲-索馬利亞海盜的恩怨情仇，台灣海事安全與保安研究學刊, TAMSS Bimonthly - Vol. 1 No. 2, 台灣海事安全與保安研究會，基隆，pp35-58。

¹⁶ 舉例而言，在索馬里海盜挾持船舶勒贖贖金的犯罪模式中，當被挾持船舶的錨泊水域過於擁擠時，

3. 風險管理：

- a. 迴避風險(~好像沒得躲)：從海上運輸的觀點分析，亞歐航路的運輸幹道，並不會受海盜的影響而產生變遷。從海盜案例的數量與航運通過量相權衡，其實，風險並不是高到足以讓航商必須捨棄通過蘇伊士運河的便捷航路，而採取耗時、耗成本的多繞非洲一圈的行為決策，更不可能讓航商不通過南中國海、不走麻六甲的航路¹⁷。
- b. 預防風險(~花錢請保安)：因應海盜的措施很多，例如 ISPS Code¹⁸、BMP 4¹⁹裡面所規範的諸多事項，遵循國際推薦航行通道(IRTC)、與各國巡弋海軍保持聯繫、並也聘請武裝保全(PCASP)等等²⁰。
- c. 自留風險(~被搶算倒楣)：上述航商們可以做、應做的事其實也都做了，剩下的就是第一線船員的加強瞭望與因應措施的具體作為。
- d. 轉移風險(~加買海盜險)：保險這個議題表面很單純，但事實上買保險不一定有保險，從船舶與貨物贖金、人命贖金所牽扯的綁架與贖金議題，甚至是牽扯到組織犯罪或恐怖主義議題時，往往會變成另一個非常複雜的問題^{21, 22, 23}。另外，除贖金之外的事件處理、贖金遞送、聯繫、物流等等費

海盜便會停止挾持船舶，直至水域中有釋放船舶空出新錨地後才會再行犯案。

¹⁷ Porter, J., 2009., Shipowners face battle with insurers over soaring piracy cover, Lloyd's List, 27 November, <http://www.lloydslist.com/ll/sector/piracy-and-security/article29322>.

¹⁸ Maritime Security Guide and the ISPS Code, 2012 Edition, IMO, London.

¹⁹ BMP4: Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy - (Version 4 – August 2011) - Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators, and Masters of Ships Transiting the High Risk Area, August 2011, Witherby Publishing, London.

²⁰ MSC.1/Circ.1443 Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in high risk areas, 25 May 2012, MSC.1/Circ.1405/Rev.2 Revised interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area, 25 May 2012, IMO.

²¹ 郭會玲，索馬里海盜贖金理賠法律問題，海商法評論，世界海運，第 35 卷 第 6 期(2012 總第 204 期)，pp 53~56.

²² 胡斌，海盜贖金性質芻議，<http://www.sunxtu.com/news/txsbb/262518.shtml>, accessed on 2 February 2013.

²³ 孫國祥，論船舶安全與海上保險：以東南亞海盜與恐怖主義為例，第六屆「恐怖主義與國家安全」學術暨實務研討會，2010, pp17~40.

用的交付也是另外一個議題²⁴。

4. 管理效果(~祈求佛菩薩)：海盜風險固然有之，降低風險的最直接作為還是在航路的選擇以及當值與瞭望的高度警覺，也就是在船上人員管理以及船隊船舶管理的用心，更是一個航運公司安全文化的具體表現。具體而言，管理的效果，往往不是寄望在好運氣，而是寄望在好的紀律與高素質船員的敬業表現。

五、刀俎魚肉

爭奪是日常普遍存在的現象，例如生活資源的爭奪、教育資源的爭奪、商業機會的爭奪、人際關係間的爭奪等等皆是。而強盜，事實上也不過是日常爭與奪的一種延伸與延續。更激烈一點的延伸演繹，「商」、「寇」之間的身分有時也具有雙重性與可轉換性²⁵。

就「盜」的分類來看，從靠偷偷摸摸的「偷盜」、以直接的體能暴力的「搶盜」、靠手中財富來獲得某種壟斷力量的「財盜」、靠大腦中知識來獲得某種壟斷力量的「知盜」、運用道德說服他人自願交出財富、自由甚至生命的「德盜」、運用掌握的政治權力盜竊財富、自由和生命的「官盜」^{26,27}。各類的「強盜」各有其層度不同的威脅與取向。不過，就歷史的觀點而論，不管從日本的俠盜石川五右衛門到台灣的義賊廖添丁，亦或是從中國的水滸英雄到英國的羅賓漢，人們歌詠讚頌的是對於這類「偷盜」、「搶盜」對抗「財盜」、「知盜」、「德盜」、「官盜」的俠義相挺。

Cesare Lombroso 在《犯罪人論》一書中強調犯罪現象的必然性，認為：「無論是從統計學的角度看，還是從人類學的角度看，犯罪都是一種自然現象；用某些哲學家的

²⁴ Extra cost areas – above and beyond ransom payment includes: , 1. Responding to the incident, 2. Ransom delivery, 3. Responding to the stakeholders, 4. Managing logistics. Mark Harris, ASI Globa, Piracy for ransom: the full story and the hidden costs - White Paper on Protecting against the Growing Risks and Costs of Maritime Piracy and Ransom, <http://www.travelers.co.uk/iwcm/UKSyndicates/BusinessLines/Kidnap/Documents/White%20Paper.pdf>, accessed on 2 February 2013.

²⁵ 曾冊封琉球的明朝萬曆進士謝傑在《虔台倭纂》中云：「寇與商同是人，市通則倭轉為商，市禁則商轉為寇。始之禁禁商，後之禁禁寇，禁越嚴而寇愈盛。片板不許下海，艨艟巨艦反蔽江而來；寸貨不許入番，子女玉帛恒滿載而去...。」謝傑，《虔台倭纂》上卷，《倭原》，見《玄覽堂叢書續集》，鄭振鐸主編，2010-06，廣陵書社。

²⁶ Gerald Ford, the 38th President of the United States. "A government big enough to give you everything you want is a government big enough to take from you everything you have. Presidential address to a joint session of Congress (12 August 1974)

²⁷ 馬克義，憲政是最有效的防盜機制，2003-6-2，學說連線，<http://www.xslx.com/htm/mzfz/xzyj/2003-6-2-14059.htm>, accessed on 10 February 2010.

話說，同出生、死亡、妊娠一樣，是一種必然的現象。²⁸」因此，因應無法消滅的犯罪行為，所以僅能運用各種手段來控制犯罪發生及降低犯罪趨勢，不使蔓延，把犯罪活動限制在正常度、社會可以容忍的犯罪率以內。

作為文章的結論，對於東南亞與南中國的海盜的議題，首要澄清的是，從海上航行自由、安全與和平的角度來說，我們堅決的反對海盜的行為，反對任何侵凌他人、奪人財寶的惡行。但對於東南亞與南中國的海盜能夠持續的危害航運業界，也提出下列幾點想法，或許可以作為後續研究的參考與思考：

其一，從被害人的角度來看，不論是從狀態性、心理性、行為性、衝突性等等原因，被害人對自己被害負有一定責任。平心而論，如果航海人員真的遵從 ISPS、BMP4 還有各類國際組織所推薦的防範海盜措施與作為，理論上，海盜還能順利登輪搶奪的機率其實是很低的。至於部分不法船員，盜賣船貨或燃油補給，然後栽贓誣控係海盜犯案，這可能又是另一種貪盜或偷盜了²⁹。

其二、從加害人的角度來看，東南亞與南中國海海盜從事的犯案海域幾乎都是在各當地國領水，甚至以在各港錨泊水域居多數，而且多以偷盜、小額搶盜為主。至於，挾持小油船或高價小貨船而後改名易幟、賣貨、賣船的事，往往牽扯的是跨國犯罪集團和多方的配合才能成事的，這種行徑，亦非索馬里海盜能得望其肩項。不論是小偷或大盜，引用部分研究文獻指控，此係肇因於官盜勾結腐敗、人謀不臧或許過於沈重，但是當地國未盡善良管理之責總是事實。

其三、從第三方的角度來看：

第一、動用到聯合國安理會、動用到區域性國際合作的政治操作，讓各國海軍參與巡弋緩靖，所耗費人力成本、經濟效益遠遠高於海盜的危害至無法衡量的地步，但各國卻仍甘之如飴。所謂：「項莊舞劍，意在沛公」，那麼，大國博弈各懷算計下的真正目的也就不是在「根治」海盜的問題了。當然，不可否認的是各國海軍對於「清理」海盜的多所作為還是良有貢獻。

²⁸ 龍勃羅梭(Cesare Lombroso)，犯罪人論，黃風譯，中國法制出版社，2000 版。

²⁹ Asia's sea pirates target treasure of marine fuel, Hellenic Shipping News Worldwide, <http://www.hellenicshippingnews.com>, accessed on 11 February 2013.

第二、想想這班危害他人劫船越貨但又造福桑梓的海盜英雄好漢，帶動並繁榮了地方的就業、經濟、建設的成就，因此，當外人高喊殲滅海盜、除惡務盡的同時，鄉里上的人們可能不會那麼認為³⁰。

第三、與早期導入的 ISPS 類似，為了因應海盜攻擊與處理海盜勒贖所產生的相關的科技、設備、管理、專家顧問、教育訓練、保險、保全、談判、法律、財務金融等等奉海盜之名而起的新興產業與市場的整體經濟產值，或許早已百千倍於海盜所造成的經濟損失。

與索馬里海盜類似，有海盜村、有組織、有計畫犯案的南中國海與東南亞水域海盜，卻能與索馬里海盜不同，採以低成本、低傷害、低搶盜、低勒贖的犯案模式持續經營海盜事業，並也懂得照顧村落、尋求地方支持，甚且與官方組織保持一定的生態平衡，而不為國際社會所聯合殲滅討伐殆盡，或許就是深悟這個道理，懂得盜可盜、盜亦有道，南中國海與東南亞水域海盜才能得以持續地再搶一陣子吧？

³⁰ Anja Shortland, *Treasure Mapped: Using Satellite Imagery to Track the Developmental Effects of Somali Piracy*, January 2012, Chatham House, London.