

奉索馬利亞海盜名來的[▲]

The one who comes in the name of the Somalia Pirates

陳彥宏^{*} Shu-Ling Chen^{**}

摘要

本研究發現在試圖登輪、登輪襲擊、開火攻擊及挾持船舶等四種不同的威脅與襲擊型態中，海盜已趨向偏好於挾持船舶與人質以勒索贖金的做法。各國派兵防護及國際干預雖達到一定的效果，但實質上還是各國在國際戰略上的角力與布署。最近一些國家及航商積極鼓吹強勢打擊及殺害海盜的作為已導致海盜殺害人質的事件增加，未來船員將面臨更大的風險。本文主張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，長遠來講，治理索馬利亞海盜，最終還是要在索馬利亞建立反海盜的機制，這個行動取決於邦特蘭國的政治局勢，也取決於大索馬利亞的政治生態。根本問題不解決，海盜行為不但是很難被消滅的，且伴隨而來的，將是更具機動化、更具敏捷度、更具科技性、更具智慧型、更具威脅力的新興海盜市場的新型態。

關鍵字：索馬利亞、海盜、聯合國國際海事組織、最佳管理措施、大國博弈

Abstract

[▲] 本文部分論點擷取自「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。」詳細論述請參閱 <http://www.safetysea.org/modules/wfdownloads/visit.php?cid=203&lid=2294>。

^{*} 陳彥宏 Solomon Chen, AFRIN, MNI, CMILT, Maritime Arbitrator, 台灣海事安全與保安研究會秘書長，國立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，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。Email: solomon@safetysea.org

^{**} Shu-Ling Chen 陳淑玲, Department of Maritime and Logistics Management, National Centre for Ports and Shipping, Australian Maritime College, PhD, Business School, Cardiff University, U.K. 英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。E-mail: p.chen@amc.edu.au

The issue of maritime piracy has been concerned from 1995 when pirates started actively in the South Chinese Sea. Furthermore, since 2005, the rapid growing of pirates in Somalia coast has seriously threatened the business of international shipping companies. In addition to increasing self-guard protection mechanism by shipping companies themselves, the responses to this threat include international intervention and the involvement of naval force of some flag owned nations to protect vessels passing through that water area. This paper, by reviewing the statistical data of piracy, aims to discuss the development of Somalia pirates' behavior from robbery and hijacking vessel to killing sailors and to analyse the consequence of the involvement of international naval force in that area.

關鍵字： Somalia、Pirates、IMO、Power game

壹、前言

索馬利亞海盜的正式引起全球注目始於 2005 年的二大事件，一者是擔任聯合國世界糧食計畫署(World Food Programme, WFP)運送糧食的運糧船 MV Semlow、MV Miltzow 分別於 2005 年 6 月、2005 年 10 月被劫^{1,2,3}；二者是三艘來自台灣經合法授權於索馬利亞水域捕魚的「中義 218 號」、「新連發 36 號」、「承慶豐號」，在 Kismayo 港外錨地被強行押走並勒索鉅額贖金的案例^{4,5}。此後，一些陸續成功的海上掠奪，讓亞丁灣、索馬利亞水域海盜案件逐年攀升，依據統計，2009 年讓亞丁灣、索馬利亞水域海盜案件已佔全球海盜案例的 53.45%⁶。

¹ <http://www.wfp.org/news/news-release/agreement-reached-release-hijacked-food-aid-ship-somalia>, accessed on 14 February 2010.

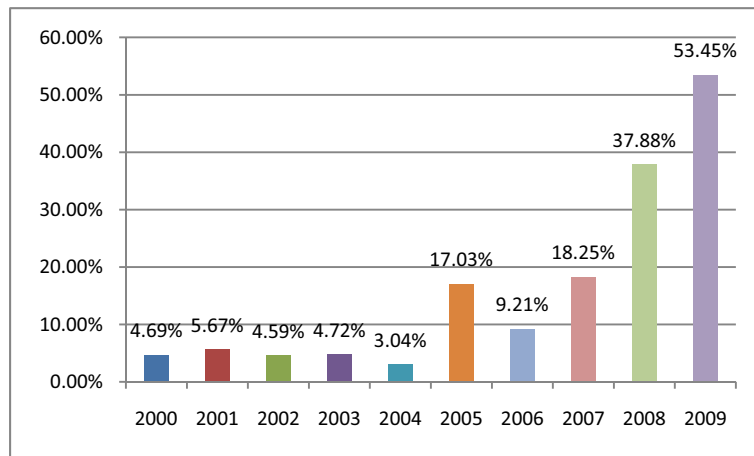
² <http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=21675&Cr=somalia&Cr1=>, accessed on 14 February 2010.

³ Donna Nincic, Maritime piracy in Africa: The humanitarian dimension, *African Security Review*, vol 18 no 3, September 2009, pp 2-16.

⁴ 陳彥宏, 9 February 2006, 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 20060215-海安論壇, 台灣海事安全與保安研究會.

⁵ http://www.classnk.or.jp/hp/SMD/isps/Chinese-tw/MonthlySummary/2005/9_2.html, accessed on 14 February 2010.

⁶ 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。



圖一、亞丁灣、索馬利亞水域海盜案件佔全球比例

資料來源：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。

貳、海盜概況

聯合國國際海事組織在1995年5月舉行的海事安全委員會(The Maritime Safety Committee)第65會議中指示秘書處，自1995年7月31日起發行有關船舶遭遇海盜與持械搶劫的月報與季報。在1996年6月舉行的海事安全委員會第66次會議中，更進一步要求自翌年的三月後應發行船舶遭遇海盜與持械搶劫的前一年之年報統計資料。這些統計資料以正式向聯合國國際海事組織呈報者為計算基礎。迄2011年1月止，計有5,763起案例有正式向聯合國國際海事組織報案登錄⁷。

在過去的海盜犯案統計年報資料中顯示2000年以及2009/2010年的二個高峰點，如表一所示，雖然統計基礎略有不同，但基本上其趨勢是相同的。

表一、1998-2010 全球海盜犯案統計

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
IMO MSC	210	309	471	263	294	338	242	197	165	206	206	406	n.a.
ICC-IMB	n.a.	n.a.	469	335	370	445	329	276	239	263	293	410	445

資料來源：
IMO MSC.4/Circ. Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, IMO: London.
ICC-IMB Piracy and armed robbery against ships report, ICC-IMB: London.

⁷ MSC.4/Circ.167 - Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Acts reported during January 2011, Ref. T2-MSS/2.11.4.1 MSC.4/Circ.161, 7 February 2011, IMO, London.

依據研究推論⁸，在打擊海盜的議題上，國際合作的力量還是有效的，在2000年前後期，讓人聞之色變的南中國海及麻六甲水域海盜，在2004年通過《亞洲打擊海盜和持械搶劫行爲區域合作協定》並在2006年9月生效之後，迄今，該區域的海盜犯案狀況，也有非常大的變化^{9,10}。相同的，更大規模透過聯合國安理會的力量，以及協助各國執行2009年1月26日通過的《關於打擊西印度洋和亞丁灣海盜和武裝搶劫船舶的吉布地行爲守則》(Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden)等等做爲，對於打擊索馬利亞海盜，眾強凌寡下、預期在不久的將來，將可獲得壓倒性的勝利，但或許不會是根本的勝利。

從IMO在2009年與2010年前三季的年度海盜案例統計分析(表二)^{11,12,13,14}，以索馬利亞海盜爲主的東非海域海盜犯案統計佔總犯案比例由28.10%降爲15.71%，襲擊未遂比例由83.16%降爲61.94%。2010年前三季的東非海域海盜犯案與襲擊未遂佔2009年的16.95%與15.34%，低於期望值，這些數值即是一個例證。

	01.01-31.12, 2009		01.01-30.09, 2010	
	海盜犯案	襲擊未遂	海盜犯案	襲擊未遂
東非	59	163	30	83
全球總計	210	196	191	134
佔全球百分比	28.10%	83.16%	15.71%	61.94%
資料來源：IMO MSC.4/Circ. 153, 162, 163, Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, IMO: London.				

⁸ 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。

⁹ Piracy and armed robbery against ships, http://www.imo.org/Facilitation/mainframe.asp?topic_id=362, accessed on 28 January 2010.

¹⁰ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery in Asia (ReCAAP), February 2007, <http://www.simsl.com/ReCAAP0107.asp>, accessed on 28 January 2010.

¹¹ MSC.4/Circ.152 - Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual report 2009, Ref. T2-MSS/2.11.4.1, MSC.4/Circ.152, 29 March 2010, IMO, London.

¹² MSC.4/Circ.153 - Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - First quarterly report (January to, and including, March 2010), Ref. T2-MSS/2.11.4.1 MSC.4/Circ.153, 9 June 2010, IMO, London.

¹³ MSC.4/Circ.162 - Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Second quarterly report (April to, and including, June 2010), Ref. T2-MSS/2.11.4.1 MSC.4/Circ.162, 1 November 2010, IMO, London.

¹⁴ MSC.4/Circ.163 - Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Third quarterly report (July to, and including, September 2010), Ref. T2-MSS/2.11.4.1 MSC.4/Circ.163, 1 November June 2010, IMO, London.

依據國際海事局 IMB 的統計基礎(表三)，依海盜在試圖登輪(Attempted)、登輪襲擊(Boarded)、開火攻擊(Fired upon)、挾持船舶(Hijack)等四種不同的威脅與襲擊型態分類，可以發現，海盜似乎有趨向偏好於挾持船舶與人質以勒索贖金的做法，特別是以索馬利亞為主的海盜集團為最¹⁵。

表三、2003~2010 海盜攻擊型態比較

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
試圖登輪	93	77	52	56	62	47	85	89
登輪襲擊	311	228	182	162	169	151	155	196
開火攻擊	20	13	19	7	14	46	121	107
挾持船舶	19	11	23	14	18	49	49	53
總計	443	329	276	239	263	293	410	445

資料來源：本研究彙整自 IMB 2003~2010 歷年年報

以 2008~2010 年的統計資料為基礎，索馬利亞海盜挾持的人質從 2008 年的 815 人(佔全球 80.61%)升至 2010 年的 998 人(佔全球 84.50%)，截至 15 February 2011 為止，索馬利亞海盜仍挾持有船舶 33 艘，人質 712 人(表四)¹⁶。

表四、海盜挾持與殺害人質統計

	2008		2009		2010	
	人質	殺害	人質	殺害	人質	殺害
索馬利亞海盜犯案	815	4	857	4	998	8
全球海盜犯案	1011	11	1052	8	1181	8
索馬利亞佔全球百分比	80.61%	36.36%	81.46%	50.00%	84.50%	100.00%

資料來源：本研究彙整自 IMB 2008~2010 年報

雖然顯而易見的，索馬利亞海盜的目標在於巨額的贖金，但挾持人質以及殺害人質的作為，已經使得航運界在金錢的損失以外更蒙上許多不可承受的風險。特別是在韓國驅逐艦 ROKS Choi Young 於 2011 年 1 月 21 日攻堅 MV Samho Jewelry 時殺害 8 名海盜後¹⁷，索馬利亞海盜宣告將走向處決船員的新階段做法，並很快的在 2011 年 1 月 26 日處決 1 名於 2011 年 1 月 22 日挾持的 M.V. Beluga Nomination 船員^{18,19}，在 2 月 21 日又

¹⁵ ICC-IMB Piracy and armed robbery against ships report, Annual Report(1 January-31 December 2010), January 2011, ICC-IMB: London.

¹⁶ Piracy News & Figures, <http://www.icc-ccs.org/home/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>, accessed on 22 February 2011.

¹⁷ South Korea rescues Samho Jewelry crew from pirates, <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-12248096>, accessed on 1 February 2011.

¹⁸ Joint statement on Beluga Nomination tragedy (2/2), 2 February 2011, <http://www.seafarers.org/HeardAtHQ/2011/Q1/jointstatement020211.xml>, accessed on 5 February 2011.

¹⁹ 陳彥宏, Shu-Ling Chen, Vinh V. Thai, 從 M.V. Beluga Nomination 案例論索馬利亞海盜陰影下的航運產業, 2011 年亞太自由貿易港和國際物流之挑戰與展望- 國際論壇精選 2011(Proceedings of 2011

處決於 2011 年 2 月 18 日挾持的四名搭乘遊艇的美國人民^{20, 21}。同時也藉由成功的進入船員安全密室來像國際宣告依據航運界 BMP3²²所設計的安全防護措施是沒有有效的。

國際組織與各國政府的交相出手，動作雖大，甚或有航運集團如 MSC 以及 Maersk 老闆公開呼籲採取強和措施打擊海盜以及殺害海盜的作為^{23, 24}，但從索馬利亞海盜近年業績的不降反升的狀況而論，過去施行的諸多反海盜與防制海盜的作為顯然是未能切中要點，因此，就在探討甚或撻伐索馬利亞海盜的背後，是否也可以嘗試從不同的角度去探索不一樣的問題。

參、揮兵綏靖

在2008-2009二年間，索馬利亞沿海海盜事件激增促使各國開展了前所未有的合作，在全球和區域層面共同打擊海上犯罪。這一合作依據安全理事會2008年通過的專門應對索馬利亞沿海海盜狀況的四項決議，包括：1816決議文²⁵、1838決議文²⁶、1848決議文²⁷、

International Conference on Free Port and International Logistics), 開南大學 航運與物流管理學系, pp301-314.

²⁰ Somali pirates kill 4 U.S. hostages on sailboat, <http://www.cbs12.com/news/pirates-4731152-americans-military.html>, February 22, 2011, accessed on 24 February 2011.

²¹ Somali pirates kill four US hostages, <http://www.guardian.co.uk/world/2011/feb/22/somali-pirates-hijacked-yacht-us>, February 22, 2011, accessed on 24 February 2011.

²² BMP3, Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area (係由國際航運聯盟領銜編寫的一本有關防範海盜方面的文件。參與編寫的國際組織包括：International Chamber of Shipping (ICS) & International Shipping Federation (ISF)、BIMCO、Cruise Lines International Association、the International Association of Dry Cargo Ship-owners (INTERCARGO)、International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)、International Group of P&I (IGP&I)、International Maritime Bureau、The International Parcel Tankers Association (IPTA)、(International Transport Workers Federation (ITF)、Joint Hull Committee (JHC)、Joint War Committee(JWC)、Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)、Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO)。本書並獲得下列機構的支持：EU NAVFOR. (The European Union Naval Force)、Combined Maritime Forces (CMF)、The Maritime Liaison Office (MARLO)、The Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA)、Operation Ocean Shield, NATO's、NATO Shipping Centre (NSC)、The UK Maritime Trade Operations (UKMTO)。本書由 Witherby Seamanship International Ltd,於 2010 年 6 月出版(ISBN 978 1 85609 397 2)。

²³ MSC boss outlines plan to 'kill piracy', 15 February 2011, <http://www.lloydlist.com/ll/sector/ship-operations/article356237.ece>, accessed on 24 February 2011.

²⁴ Maersk boss calls for tougher action against piracy, <http://www.lloydlist.com/ll/sector/containers/article356832.ece>, 23 February 2011, accessed on 24 February 2011.

²⁵ (S/RES/1816 (2008))。2008 年 6 月 2 日安理會通過 1816 號決議，該決議授權，在決議通過之六個月內，並在過渡聯邦政府事先知會秘書長情況下同過渡聯邦政府合作打擊索馬利亞沿海海盜和武裝搶

1851決議文²⁸，開啓了列強派兵進入他國領海掃蕩海盜的行動。2009年11月30日聯合國安理會又通過第1897號決議²⁹，決定將允許有關國家進入索馬利亞領海採取必要措施打擊海盜和武裝搶劫行爲的授權再度延長一年。

在索馬利亞的近似無政府的分裂狀況下，透過聯合國安理會的決議案，開啓了各國派遣海軍前往索馬利亞海域保護各國海上航運安全與商業利益的行動，也開啓了大國博弈下的另一局新的地緣政治遊戲³⁰。目前派駐巡弋亞丁灣及索馬利亞水域的主要兵力包括：澳洲(Royal Australian Navy)、比利時(Belgian Armed Forces)、保加利亞(Bulgarian Navy)、加拿大(Canadian Navy)、中國(People's Liberation Army Navy)、丹麥(Royal Danish Navy)、法國(French Navy)、德國(German Navy)、希臘(Greek Navy)、印度(Indian Navy)、伊朗(Islamic Republic of Iran Navy)、義大利(Italian Navy)、日本(Japan Maritime Self-Defense Force)、韓國(Republic of Korea Navy)、馬來西亞(Royal Malaysian Navy)、荷蘭(Royal Netherlands Navy)、巴基斯坦(Pakistan Navy)、葡萄牙(Portuguese Navy)、沙烏地(Royal Saudi Navy)、俄羅斯(Russian Navy)、新加坡(Republic of Singapore Navy)、

劫行爲的國家，可依相關國際法，進入索馬利亞領海，或在該國領海內，採用一切必要手段，制止海盜及武裝搶劫行爲。

- ²⁶ (S/RES/1838 (2008))。2008年10月7日安理會通過1838號決議，對於海盜行爲的暴力程度愈演愈烈，出沒面積擴大，且組織更嚴密、攻擊方式更詭譎，籲請各國積極參與打擊索馬利亞沿岸公海的海盜行爲，並敦促有能力的國家依照第1816(2008)號決議的規定與索國過渡聯邦政府進行合作。
- ²⁷ (S/RES/1848 (2008))。2008年12月2日安理會通過第1846號決議，除呼籲各國加強與索馬利亞、其它沿海國，相關國際組織和區域組織間之合作，並授權各國在決議通過起12個月內進入索馬利亞領海，或在該國領海內採用一切必要手段，制止海盜及武裝搶劫行爲。
- ²⁸ (S/RES/1851 (2008))。2008年12月16日安理會通過第1851號決議，授權在索馬利亞沿岸打擊海盜行爲的所有國家和區域組織與願意羈押海盜的國家訂立特別協議或安排，讓這些國家，特別是該區域各國的執法人員在索馬利亞過渡政府同意的條件下登船，以便利調查根據本決議開展的行動而被拘留的人員在索馬利亞沿岸所從事的海盜行爲和武裝搶劫行爲並進行起訴。決議並鼓勵相關國家及區域組織建立一個國際合作機制，作為國家、區域組織和國際組織之間就打擊索馬利亞沿岸海盜和海上武裝搶劫行爲的一切方面相互溝通的聯絡點，或成立國際資訊交換中心，以便有效地調查和起訴海盜和海上武裝搶劫犯罪行爲。值得一提的是，該決議中特別強調，決議中規定之授權僅適用於索馬利亞局勢，不影響會員國在任何其他局勢中根據國際法所具有的權利、義務或責任，包括根據《海洋法公約》所具有的任何權利或義務，另外該決議亦不應被視同訂立習慣國際法。
- ²⁹ (S/RES/1897 (2009))。2009年11月30日安理會通過第1897號決議，鼓勵會員國繼續同過渡聯邦政府合作打擊海盜和海上武裝搶劫行爲，指出過渡聯邦政府在打擊海盜和海上武裝搶劫行爲方面負有首要責任，決定從本決議通過之日起，將第1846(2008)號決議第10段和第1851(2008)號決議第6段給予在索馬里沿海同過渡聯邦政府合作打擊海盜和武裝搶劫行爲的國家和區域組織的授權，延長12個月。
- ³⁰ Ramon Pacheco Pardo, Fighting Piracy - The Gulf of Aden and the Quest for Great Power Status, <http://www.faqs.org/periodicals/201007/2046727421.html#ixzz0wvBnDprQ>, 23 June 2010, accessed on 30 July 2010.

西班牙(Spanish Navy)、瑞典(Swedish Navy)、土耳其(Turkish Navy)、英國(British Royal Navy)、美國(United States Navy)等等³¹。

派兵這個動作，是單純的在於執行聯合國安理會決議文的反恐職責？是保護各國的石油能源運送？是戰略的佈署？是兵力的擴張？亦或是另一種民族種族或宗教仇恨的生成？凡此種種，平心而論，在大國博奕(Great Powers Game)的背後，潛藏著很多耐人尋味的戰略意圖，存在太多醜陋的國際現實，爭議與巧立名目的侵略奪取的角力^{32, 33, 34}。

從法美蘇的博奕案例中，可以看出各國在運用海盜案例上的運籌與把玩，各有其特色，較量之相，其實遠高乎所謂打擊海盜的真實意義。茲分述如下：

其一、2008.04.11 法軍出動六架直升機，載著特種部隊人員，深入索馬利亞境內發動攻擊，槍殺 2 名、逮捕 6 名挾持 Le Ponant 遊艇索馬利亞的海盜，並將六名海盜送往法國受審，風光的結束這場救援行動，法國總統還親自迎接這批被劫的人員。這個看似正義與大勝利的舉動，基本上就已經嚴重侵犯了索馬利亞的國家主權，在法庭審理程序上根本是毫無力足點的^{35, 36}。

其二，2009.04.08 美國貨輪 MV Maersk Alabama 遇劫，美國海軍仿效法國，不同的是，美國以 MV Maersk Alabama 船長 Phillip 命在旦夕為由，採取美國式的英雄作風，直接轟掉三個海盜的腦袋，換取全美民眾的掌聲。不過這種屠殺三位來自索馬利亞窮苦

³¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Piracy_in_Somalia, accessed on 28 August 2010.

³² Barnett, T., Can We Stop a Pirate 9/11? <http://www.esquire.com/the-side/war-room/pirate-terrorism-050709>, May 7, 2009, accessed on 3 February 2010.

³³ 英國智庫皇家三軍聯合國防研究所(Royal United Services Institute, RUSI) Bjoern Seibert 指出：歐盟(EU)與北約(NATO)雙方必須能確認其於亞丁灣的真正任務目標係在於中止海盜行為？亦或是只在於爭取軍事強權的榮譽？並直言目前的所謂掃蕩海盜的行動是缺乏協調整合的、重複投資與浪費的、沒有效率的而且海盜一方可以輕易居於上方的。Seibert, B.H., When great powers compete, the pirates win, http://experts.foreignpolicy.com/posts/2009/03/30/when_great_powers_compete_the_pirates_win, accessed on 3 February.

³⁴ 在英國 Channel 4 的專訪中，受訪的 Governor of Eyl 指出：「In most cases these pirates are nothing more than unemployed youth, mostly armed with AK 47 assault rifles. They want to get their hands on easy money. I don't know why the Americans and NATO aren't dealing with it. I don't know why a warship with planes and helicopters and thousands of marines can't stop a few bandits armed with AK 47s.」。英國勞氏主席 Chairman of Lloyds, Lord Levene 也深表同感。Somalia - The Pirates of Somalia, <http://www.journeyman.tv/?lid=59238>, 26 November 2008, accessed on 3 February 2010.

³⁵ Piracy in Somalia - Threatening global trade, feeding local wars, http://www.chathamhouse.org.uk/files/12203_1008piracysomalia.pdf, accessed on 8 February 2010.

³⁶ Pirateland – Somalia, <http://www.abc.net.au/foreign/content/2009/s2553682.htm>, accessed on 8 February 2010.

家庭、十幾歲年紀，而且並無殺人意圖的索馬利亞海盜的作為，其所能換取的不是掌聲，而將是更大的仇恨，更大的暴戾，更多無止盡的恐懼。或許，從另外一個角度思考，爲了挽回 1993 年柯林頓時代，在索馬利亞重大的挫敗的顏面，主政者當時或許是盤算著，如果索馬利亞海盜可以殺掉人質，那麼就可以掌著爲 Philip 船長復仇的大旗，師出有名的再次揮軍血洗索馬利亞。

其三，2010.05.06 賴比立亞籍的俄羅斯油輪 MV Moscow University 在亞丁灣遭挾，俄羅斯反潛驅逐艦 Marshal Shaposhnikov，利用破曉前出動直升機及快艇進行突襲，槍決了船上的 11 名索馬利亞海盜^{37, 38}。

再從新興大國印度、中國的博奕案例，以及 2011 年初施展鐵腕的南韓的案例，也可以嗅出另一種在打擊海盜的操作。

其一，2008.11.19 就近加入掃蕩索國海域的新興大國 – 印度 Talwar 級巡防艦 INS Tabar (F44)，在海上擊沉一艘索馬利亞海盜母船，並立即向英美 BBC、CNN 發布新聞消息與中彈燃燒中的船舶照片。但後來證實是誤擊泰國籍拖網漁船 Ekawat Nava 5，並造成 15 名船員罹難^{39, 40}。

其二，加入新大國行列不久的中國，此次也派兵前往，並與印度較量軍威。不過卻在處理「德新海」輪的時間點上出了狀況。其一是美國五角大廈 3 月剛發表「2009 年中華人民共和國軍力報告」評論中國沒有能力保護海外的商業基地和航道⁴¹；其二是中國和俄羅斯 7 月、9 月才在亞丁灣完成「和平藍盾」聯合軍事演習並開始聯合護航任務⁴²；其三是中國才舉行了 4 月海上大閱兵和 10 月的 60 周年國慶閱兵大典。「德新海」

³⁷ SOMALIA: Russia executed all Somali pirates – spokesman, <http://somalilandpress.com/somalia-russia-executed-all-somali-pirates-spokesman-15559>, 12 May 2010, accessed on 8 August 2010.

³⁸ 俄羅斯方面的說法是當場擊斃一人，其餘十人，在離岸三百海里處，被趕到一艘沒有任何航行設備的充氣筏上，不過該筏最後未抵岸邊，推估全船海盜均已死亡。Military says pirates likely dead". The Moscow Times. 11 May 2010. <http://www.themoscowtimes.com/news/article/military-says-pirates-likely-dead/405739.html>, accessed on 8 August 2010.

³⁹ India praised for sinking pirates, http://news.bbc.co.uk/2/hi/south_asia/7739171.stm, 20 November 2008, accessed on 8 February 2010.

⁴⁰ Sunken 'pirate ship' was actually Thai trawler, owner says, <http://www.cnn.com/2008/WORLD/africa/11/25/thai.trawler.india.navy/index.html>, 25 November 2008, accessed on 8 February 2010.

⁴¹ Office of the Secretary of Defense, Annual Report to Congress: Military Power of the People's Republic of China, 2009, http://www.defenselink.mil/pubs/pdfs/China_Military_Power_Report_2009.pdf, accessed on 14 February.

⁴² 2009 年俄羅斯海軍大盤點，

輪的被劫引起的對中國的陰謀論與政治聯想所激起的漣漪還不算小，其中，主戰派認為姑息養奸後患無窮，應不計任何代價對海盜進行堅決地打擊，維護主權維護國家尊嚴；主和派認為「民為貴，社稷次之」，大國尊嚴不能以犧牲被劫持的人員生命為代價⁴³。但本事件後來的發展是 4 個索馬利亞海盜從容不迫地押著「德新海」輪悠哉駛進港並且順利的取得 4 百萬美元的贖金收場。而中國海軍有關「護航編隊正火速趕往事發海域營救被劫貨輪」的宣稱卻沉寂無聲，中國外交部從「全力營救」轉為「提醒勿靠近相關海域」；中國政府的「啟動海上搜救應急預案」也立即變為啟動人保、交付贖金；中共媒體的高調報道也頓時降為承認「中國船隻成為海盜新財源」。和「振華 4 號」30 位奮勇退敵的中國船員相比，中國的海軍軍威在這次任務中不但未能展現，又被自己國人無情的在網路上譏諷為滿清北洋水師，中國，這次算是最大的輸家⁴⁴。然而更值得思考的是，「德新海」輪事件前前後後，整個海域的各國艦隊，好像就像觀眾或是路人甲乙丙丁般，冷血的看著中國怎麼演這場大戲。

其三 2011.01.21 韓國青海部隊突擊小組搭乘 4500 噸級的驅逐艦「崔泳(Choi Young)」號，在艦炮及反潛直升機的炮火掩護下，利用高速快艇滲透並接近被劫持的化學品船 M.V. Samho Jewelry，和配備 AK 步槍、機關槍及反坦克火箭筒等武器的 13 名海盜開火展開激戰，13 名海盜中有 8 人被擊斃、5 人被捕。韓國此舉有幾個層面值得後續思考，第一，固然是師出有名的是為了拯救韓國船舶、船員以及洗刷並遏止索馬利亞海盜以韓國船隻為肥羊的幻想，特別是在 2010.11.06 交付 950 萬美元贖回超級油輪 M.V. Samho Dream 之後；第二，韓國總統李明博宣告「不容許任何威脅我國人民安全與生命的任何行動("We will not tolerate any behaviour that threatens the lives and safety of our people in the future.")」，這句話的真正意義是說給北韓聽的，但又由於不敢對北韓在擊沉韓國軍艦以及砲擊韓國領土後採取真正的反制作為，所以，這句話的真正意義是在安慰韓國人；第三，為了向國人表示有所作為，M.V. Samho Jewelry 輪的時機點恰巧給韓國政府有發揮的機會；第四，在雙方武力懸殊下，韓國強悍的殺死 8 名海盜並將 5 名送回韓國受審的作為，讓不以殺人為手段與目的索馬利亞海盜提出了後續將炸沉韓國籍的船舶以及殺害韓國籍人質的宣告，為韓國的航運埋下不安的引信。^{45, 46, 47, 48}

<http://big5.china.com.cn/gate/big5/blog.china.com.cn:80/lidaguang/art/2865800.html>, accessed on 14 February.

⁴³ 潘宏斌：「德新海」號事件背後的中美較量！2009-10-22, http://club.china.com/data/thread/1011/2706/20/19/6_1.html, accessed on 14 February.

⁴⁴ 中國北洋水師又現形了,這樣怎麼攻打台灣啊? <http://blog.udn.com/sany12345/3522652>, accessed on 14 February.

⁴⁵ South Korea rescues Samho Jewelry crew from pirates, <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-12248096>, accessed on 1 February 2011.

⁴⁶ Somali pirates threaten to kill Korean hostages, <http://www.reuters.com/article/2011/01/23/somalia-piracy-idUSLDE70M01O20110123>, accessed on 1

肆、新的措施

2010年7月，美國海軍戰爭學院(Naval War College Review)刊載荷蘭皇家海軍軍官 Dr Sluiman 的論文⁴⁹，引用了商船船舶交通服務(Vessel Traffic Services, VTS)的理念，提出了海軍船舶交通服務(Naval Vessel Traffic Services)的概念。Dr Sluiman 在本論文中指出，海軍 VTS 系統的主要用意係爲了減低騷擾或攻擊商船的風險、盡量減少船舶交通受騷擾或攻擊產生的級聯效應(cascading effects)、優化商船穿越瓶頸點的吞吐量、去除商船運轉與軍事行動的衝突、提高在密閉的交通和擁擠的環境固有風險下的船舶安全的目的而設，同時也可以有效的降低商船的保險費用以及確保海軍的巡邏及護航的有效性。

商船在行經海軍船舶交通服務區(Naval VTS area)時，商船的航行與運轉仍由該船船長自行掌握，但可以獲得海軍以航海標準通訊用語(IMO SMCP)通報之任何建議與警報等航行訊息。海軍船舶交通服務區的海軍艦艇則透過自動識別系統(AIS)、雷達和通訊設備掌握海上交通並提供相應的服務。

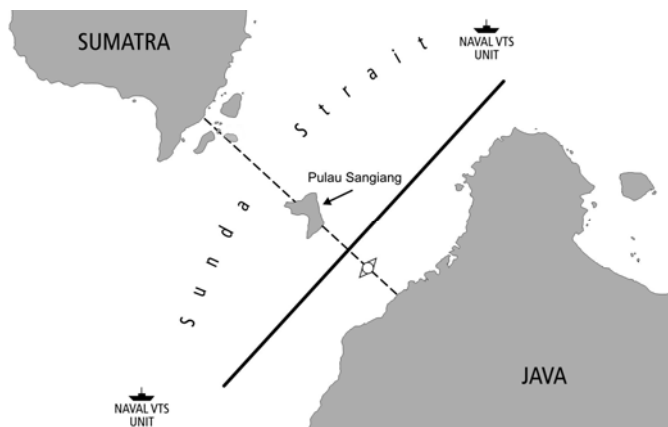
在論文中並列舉位於印尼爪哇島與蘇門答臘之間連接爪哇海與印度洋的巽他海峽(Sunda Strait)(圖一)、往來地中海和印度洋必經之位於葉門和索馬里之間的亞丁灣(Gulf of Aden) (圖二)、以及位於西班牙與摩洛哥之間分隔大西洋與地中海的直布羅陀海峽(Strait of Gibraltar) (圖三)爲例。

February 2011.

⁴⁷ South Korean ship rescue, <http://www.reuters.com/news/video/story?videoId=179709130>, accessed on 1 February 2011.

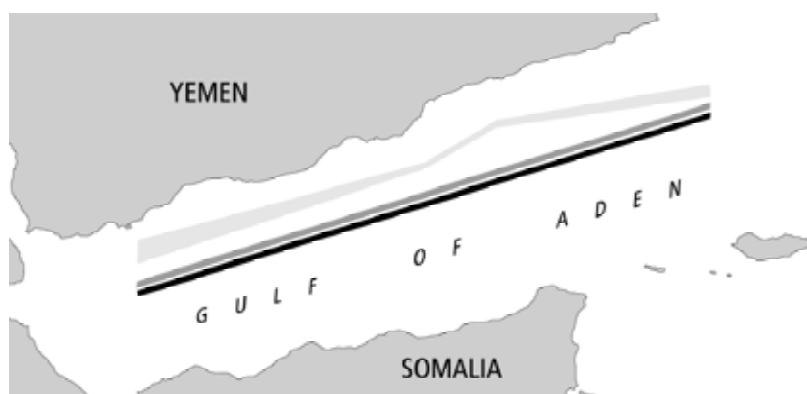
⁴⁸ World outrage as pirates execute sailor - 'Punishment' for pirate's death in attempt to rescue hijacked crew, http://www.ifw-net.com/freightpubs/ifw/index/world-outrage-as-pirates-execute-sailor/20017846171.htm?source=ezone&utm_source=IFW+Daily+News+Bulletin&utm_campaign=a1277e7ca1-IFW_3_2_112_3_2011&utm_medium=email, accessed on 5 February 2011.

⁴⁹ Sluiman, F J, Koning H, Naval Vessel Traffic Services: Enhancing the Safety of Merchant Shipping in Maritime Security Operations, Naval War College Review, Summer 2010, Vol.63 No.3, July 1, 2010, <http://www.usnwc.edu/Publications/Naval-War-College-Review.aspx>, accessed on 1 August 2010.



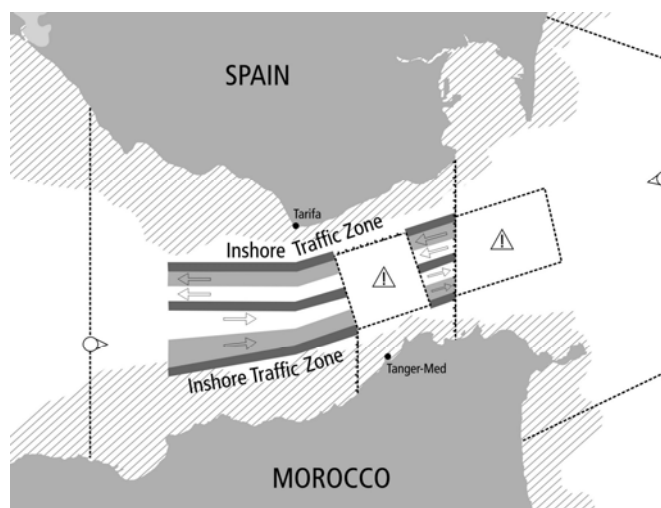
圖一 巽他海峽(Sunda Strait)

資料來源：<http://www.usnwc.edu/Publications/Naval-War-College-Review.aspx>



圖二 亞丁灣(Gulf of Aden)

資料來源：<http://www.usnwc.edu/Publications/Naval-War-College-Review.aspx>



圖三 直布羅陀海峽(Strait of Gibraltar)

資料來源：<http://www.usnwc.edu/Publications/Naval-War-College-Review.aspx>

上述海軍的船舶交通服務概念，從好處看，多了一套資訊的提供與可以促進海事安全的提升，這當然是件好事，但我們就事論事，屏除海軍的消極性因應作為不論，復屏除這樣的投入與支出成本來源不論。單就在這三個方案的地理位置選擇上分析，依據國際海事局(IMB)的海盜犯案位置(圖四、圖五)資料顯示⁵⁰，其一，巽他海峽(Sunda Strait)並非東南亞的主要海盜區域，其二，海軍守護的亞丁灣(Gulf of Aden)水道係在葉門那一方，而非風險較高的索馬利亞這一方，另外，索馬利亞海盜的主要犯案區域也不是在這個海軍的船舶交通服務區；其三，直布羅陀海峽(Strait of Gibraltar)根本沒發生過海盜襲擊事件。

《史記·卷七·項羽本紀》中，張良云：「今者項莊拔劍舞，其意常在沛公也。」今者，海軍提出的船舶交通服務，對於海盜的議題，實質幫助不大，但是，控制了幾個主要油輪航經點的意義可能才是真正各國海軍保護能源安全運送的真正重點。



圖四 IMB 海盜犯案位置圖(東南亞水域)

Total attacks Indian Sub Continent 28, Far East & SE Asia 114

資料來源：IMB Live Piracy Map 2010, <http://www.icc-ccs.org>

⁵⁰ IMB Live Piracy Map 2010, http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_fabrik&view=visualization&controller=visualization.googlemap&Itemid=219, accessed on 1 August 2010.



圖五 IMB 海盜犯案位置圖(非洲水域)

Total attacks Gulf of Aden, Southern Red Sea & Arabian Sea 80

Total attacks East Coast Africa & Indian Ocean 139

資料來源：IMB Live Piracy Map 2010, <http://www.icc-ccs.org>

伍、究盡本末

自 1991 年來，索馬利亞人民內有「官盜」的蹂躪，外有「財盜」在漁業資源的奪取與環境生態的毒害，近二十年來的殘害與壓迫，造成 2005 年來，索馬利亞海盜、從錨地領海到公海水域、從小盜到大盜、從盜私人財物到挾船盜貨、從刀械威恐到槍砲掠奪的惡名大噪。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^{51, 52}。

長遠來講，治理索馬利亞海盜，最終還是要在索馬利亞建立反海盜的機制，由索馬利亞人來治理索馬利亞海盜。這個行動取決於邦特蘭國的政治局勢，也取決於大索馬利亞的政治生態。根本問題不解決，海盜行為不但是很難被消滅的，且伴隨而來的，將是更具機動化、更具敏捷度、更具科技性、更具智慧型、更具威脅力的新興海盜市場的新型態。

⁵¹ 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。

⁵² 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。

只可惜，從聯合國的國際政治角度分析，其所承認之首府位於摩加迪休的「索馬利亞再次解放聯盟」所組成之政府，事實上是個內亂頻仍的政府，不但根本沒有海軍兵力，其力也未及於北方的索馬利蘭、邦特蘭等有實權且政治相對穩定的政府^{53, 54}。

從商業利益的觀點分析，索馬利亞沿海是歐洲國家拋棄有毒廢棄物的不二選擇，索馬利亞海域擁有的鮭魚、蝦、龍蝦等高價值漁業更是各漁業國家所覬覦的。而這些利益的存在，必須繫於一個沒有效能政府的索馬利亞聯邦之下才能存在的。

從各國派兵綏靖的觀點分析，解決索馬利亞海盜的問題，誠如邦特蘭總統所云只消部份的金援協助，就可以達到很好的效果⁵⁵，何勞大張旗鼓，耗費十倍、百倍以上的經費，派兵到他國領海的綏靖？倒是各國海軍，在海軍的戰略攻防角色逐漸式微的今日，藉由綏靖索馬利亞海盜之名，相互取暖，並再次爭取到政客的關愛與關注，這才是個真正的贏家。至於海軍所布局的措施，對於打擊海盜固然是有一定成效的，但實質上還是各國在國際戰略上的角力與布署^{56, 57, 58}。

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⁵⁹。依據蘇伊士運河管理當局(The Suez Canal Authority)的官方網路資料顯示⁶⁰，2000年至2010年11

⁵³ Will Ross, Somali navy chief: World's worst job? <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8096137.stm>, 16 June 2009, BBC News, accessed on 1 August 2010.

⁵⁴ Monty Munford, To beat piracy on the high seas, the EU and India should recognise Somaliland, <http://blogs.telegraph.co.uk/news/montymunford1/100045236/to-beat-piracy-on-the-high-seas-the-eu-and-india-should-recognise-somaliland/>, 30 June 2010, accessed on 1 August 2010.

⁵⁵ Puntland President Abdirahman Mohamed Farole says piracy could be tamed if foreign governments offered a modest amount of aid – 3 to 5 million dollars a year - instead of the expensive naval muscle churning up the seas off his coast. Pirateland – Somalia, Broadcast: 28/04/2009, <http://www.abc.net.au/foreign/content/2009/s2553682.htm>, accessed on 10 February 2010.

⁵⁶ Former CTF-151 Commander Says Media Attention Dramatizes Somali Piracy, Defence Professionals defpro.news, 8 December 2009.

⁵⁷ The costs that have been quoted range from US\$ 1 billion to as much as \$50 billion, and are “probably way off the mark” CHALK, P., SMALLMAN, L., and BURGER, N., 2009, Countering Piracy in the Modern Era: Notes from a RAND Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century, RAND document CF-269-OSD, (Washington: RAND Corporation), p. 2.

⁵⁸ SAUNDERS, S., 2009, Executive overview: Fighting Ships”, Jane’s Fighting Ships 2009-2010, p. 19. (page downloaded from <http://search.janes.com>).

⁵⁹ 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>.

⁶⁰ Detailed Yearly Statistical Report, <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=10>, accessed on 28 January 2011.

月的船舶通過數量其實是穩定的(表五)，影響船舶通過數量的因子，是取決於國際經濟，而非索馬利亞海盜。

表五、2000~2010 蘇伊士運河船舶交通流量

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 (Jan-Nov)
No (Vessel)	14142	13986	13447	15667	16850	18224	18664	20384	21415	17228	16449
Ton (1000Ton)	439041	456113	444786	549381	621230	671951	742708	848162	910059	734450	769827
Cargo Ton (1000Ton)	367981	372428	368846	457882	521219	571105	628635	710098	722984	559245	588957
Tolls (Million\$)	1926.9	1897.3	1947.7	2576.2	3077.5	3453.7	3815.8	4601.7	5381.9	4289.5	4345.4

資料來源：本研究彙整自蘇伊士運河管理當局各年度統計

不過，倒是有從中獲利的另外一系列團體，其一，首推藉此博取版面與新聞題材的媒體；其二則是為降低航運風險的保險業者、海事保安業者與訓練機構⁶¹；其三，海盜作業的計畫、安排、協調以及後續的洗錢等等造就一批與以杜拜及倫敦為基地的境外索馬利亞人民的合作，還包括從海盜行為中獲利的捐客、談判專家、律師、保險業、銀行業、負責交付贖金的人等等；其四，為提供更有效率的搶劫，高科技船舶通訊定位與追蹤技術、高速高性能船艇、軍火等等市場的衍生；另外，就是像我這樣，以探討海盜、研究海盜之名，從各種層面撰文論述的學者專家。

但是，從另外一個角度觀察，這其中最真實的受害者，就屬必須接受海盜風險的海員，特別是因此不幸遭受攻擊、搶奪、挾持、傷害、拘禁與殺害的人員了吧！。

聖經詩篇(Psalm 118)中說：「奉耶和華名來的是應當稱頌的！我們從耶和華的殿中為你們祝福！」

那奉索馬利亞海盜名來的呢？

⁶¹ Splashing, and Clashing in Murky Waters: Piracy and Private Enterprise (The growing role of maritime private security companies), The Economist, 22 August 2009, p. 48.