



專題企劃

國際法下索馬利亞海盜問題分析 ——兼論我國海盜罪之規範

國立臺北大學法律學系副教授 ◀◀◀◀ 王震宇 *

目次

壹、問題之提出與背景	
貳、海盜定義在國際法上之轉變	(四) 海盜行為發生在公海或任何國家管轄區以外之區域
一、1958年「公海公約」第15條及1982年「聯合國海洋法公約」第101條	二、1998年「制止危及海上航行安全非法行為公約」(羅馬公約)
(一) 海盜罪之犯罪主體是私人船舶或飛機的船員、機組成員或乘客	三、我國刑法有關海盜罪之規定
(二) 海盜罪之犯罪行為係出自於私人目的	參、國際間使用武力打擊海盜之合法性
(三) 行為人必須是客觀上對另一船舶或飛機上之人或財物實施了任何非法的暴力、扣留或掠奪行為	肆、我國遠洋漁船面對海盜肆虐之困境與解決之道
	伍、結論

壹、問題之提出與背景

海盜係指在公海上以船舶對其他船舶加以非法暴力和掠奪者，自古以來就被認為是「人類公敵」(hostis humani generis)¹，任何國家之軍艦均可以追拿海盜並交由軍艦所屬國家審判及處罰，此原則係公海上船舶應受船旗國專屬管轄之例外規範，亦是國際上適用普遍管轄(universal jurisdiction)之少數類型之一²。依據國際海事局海盜活動報告中心發布之年度調查報告指出³，2010年係自1991年以來全球海盜活動最猖獗的一年，而且約92%以上之海盜劫船事件均發生於索馬利亞海域附近。索馬利亞

海盜問題不僅干擾正常的國際貿易、威脅各國的海運安全，如何有效解決海盜問題，更引發一連串挑戰傳統國際法之問題。

近年來國際間發生之海盜問題，多集中於經濟不發達或政治不穩定的地區。自2000年起至2010年間，世界上共發生3,991件海盜和海上武裝劫持事件，平均每年約發生362起案件⁴。其中麻六甲海峽發生336起、南中國海發生1,174起、印度洋發生673起、東非海域發生774起、西非海域發生520起、南美和加勒比海域發生424起，上述地區共發生3,921起海盜事件，佔全球總量之98.2%。(如表一所示)。由海盜發生之機率觀之，每年有數十萬艘航行

* 臺北大學法律學系副教授，美國美利堅大學法學博士。

1 丘宏達著，陳純一修訂，現代國際法，台北市：三民書局，第三版，頁613，2012年。

2 魏靜芬，「公海上犯罪之取締」，東海大學法學研究，第15期，頁220-221，1992年。

3 參考國際海事局海盜活動報告中心發布之年度調查報告。IMB Piracy Reporting Centre, available at <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (最後瀏覽日2012年8月31日)。

4 International Maritime Organization, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, 2000-2010. See <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/PirateReport.aspx> (last visited Sept 1, 2012).



於各大洋之船舶，而海盜案件約數百起，發生之機率僅佔0.1%。然而，在多數情況下，海盜對於船舶及其財務之劫持、掠奪、竊盜等之成功率高達63%以上⁵。依國際海事組織之統計資料，在索馬利亞海域為例，平均每艘船舶（包括搶劫未遂）遭受之損失約大約是50萬美元，以此估計自2000年至2010年間海盜和海上武裝搶劫之犯罪金額高達20億美元以上⁶。至於間接經濟損失則由船東、貨主和保險公司承擔，除

支付船員贖金外，尚須支付船舶航行穿越「戰爭風險區域」（War Risk Area）所增加之額外費用，包括通往該水域之運費、保險費、安全廢和船員開支等，近年來船東或貨主甚至聘雇傭兵，攜帶武裝上船保護船舶之安全，使得航海費用大幅提高。由此可知，因海盜問題所引起之直接或間接經濟損失相當嚴重，國際間亦透過相關國際組織對此問題謀求解決之道。

【2000-2010 海盜及海上武裝劫持犯罪案件數量統計（單位：件）】

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	總計
麻六甲海峽	112	58	34	36	60	20	22	12	2	0	0	356
南中國海	140	120	140	154	113	97	66	67	72	71	134	1,174
印度洋	109	86	66	96	41	51	53	40	26	27	78	673
東非海域	29	22	23	22	13	49	31	60	134	222	169	774
西非海域	33	58	47	67	57	23	31	60	50	46	48	520
南美加勒比海域	41	23	67	72	46	26	31	25	19	36	38	424
地中海	2	2	3	1	0	0	1	3	2	0	1	15
其他地區	5	1	3	4	0	0	5	15	1	4	17	55
世界	471	370	383	452	330	266	240	282	306	406	485	3,991

索馬利亞海域位於紅海、阿拉伯海及印度洋交會處，係通往蘇伊士運河之必經之道，亦是全球能源海上通道之重要關口。此地區海情複雜、航道狹窄，沿海地區港灣密布，有利於海盜迅速移動與隱蔽。自1991年以後，索馬利亞一直沒有建立有效管理之中央政府，致使該國長年處於武裝衝突狀態，經濟凋敝、治安混亂，為海盜滋生提供了有利的社會環境。與早期海盜不同者，索馬利亞海盜可稱為一支武裝力量強大的「軍隊」。不但擁有高技術的海上軍事指揮組織，指揮官及一些重要成員均在當地海軍服役，受過專業軍事訓練，不但以現代軍事武器作為劫掠手段，更常以民船作

為掩護，令各國防不勝防。索馬利亞海盜擁有新式武器如AK-47步槍、地對空人攜式刺針飛彈等，一般船舶若僅以傳統之保安人員護航已無法與海盜對抗，必須動用火力更強大之軍艦始能確保船舶航行安全。本文依據以上背景分析，擬探討國際法下之海盜問題，以近年來索馬利亞海域所發生之海盜事件為例，分析國際法上關於海盜罪規範體系之挑戰與侷限，並兼論及我國刑法關於海盜罪之立法，以及海遠洋漁船面臨海盜時之困境。

5 *Id.*

6 International Maritime Organization, List of Ships Attacked by Somali Pirates. See <http://www.imo.org/Our Work/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/PirateReport.aspx> (last visited Sept. 1, 2012).



貳、海盜定義在國際法上之轉變

由於國際上沒有特別針對海盜所制定之公約，目前便以1958年第一次聯合國海洋法會議通過之「日內瓦公海公約」（以下稱公海公約）及1982年第三次聯合國海洋法會議所通過之「聯合國海洋法公約」（UNCLOS）作為當代規範海盜最重要之國際法依據。1982年聯合國海洋法公約係國際法歷史上最為全面完整之海洋法規範，然而，針對「海盜」之定義，1982年海洋法公約與1958年公海公約完全相同。此規定被認為係國際習慣編纂為公約條文，因此，除對締約國具有法律拘束力外，對於非締約國亦同樣具有法律效力。

一、1958年「公海公約」第15條及1982年「聯合國海洋法公約」第101條

1958年第一次聯合國海洋法會議通過了「公海公約」，該公約第14條至第21條對海盜罪之認定與懲治作出明確規定。

公海公約第14條規定：「各國應盡量合作取締公海上或不屬任何國家管轄之其他處所之海盜行為⁷。」；UNCLOS第100條規定：「所有國家應盡最大可能進行合作，以制止在公海上或在任何國家管轄範圍以外的任何其他地方的海盜行為⁸。」；公海公約第15條規定：「海盜指下列任何行為：(一)私有船舶或私有航空器之航員或乘客為私人目的，對下列之人或物實施任何不法之強暴行為、扣留行為或任何掠奪

行為：(1)公海上另一船舶或航空器，或其上之人或財物；(2)不屬任何國家管轄之處所內之船舶、航空器、人或財物；(三)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；(四)教唆或故意便利本條第一款或第二款所稱之行為⁹。」公海公約第一次對於海盜行為進行法律上之界定，成為國際上司法實踐之重要依據。該公約同時要求締約國加強打擊與消滅海上劫掠。

1973年聯合國召開第三屆海洋法會議，歷時九年，完成1982年「聯合國海洋法公約」，成為海洋領域之重要國際法法源，其中第100條到107條關於海盜行為之規定，基本上沿用公海公約之規範。UNCLOS第101條規定：「下列行為中的任何行為構成海盜行為：(一)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：(1)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；(2)在任何國家管轄範圍以外的地方對船舶、飛機，人或財物；(二)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；(三)教唆或故意便利第一款或第二款所述行為的任何行為¹⁰」。

由以上定義可知，UNCLOS中的海盜罪有以下幾項要件：

(一)海盜罪之犯罪主體是私人船舶或飛機的船員、機組成員或乘客。

7 Convention on the High Seas, Art. 14 "All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State."

8 UNCLOS, Art. 100 "All States shall cooperate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State."

9 Convention on the High Seas, Art. 15 "Piracy consists of any of the following acts: (1) Any illegal acts of violence, 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: (a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph 1 or subparagraph 2 of this article."

10 UNCLOS, Art. 101 "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



在例外的情況下，依UNCLOS第102條之規定：「軍艦、政府船舶或政府飛機由於其船員或機組成員發生叛變並控制該船舶或飛機而從事第101條所規定的海盜行為，視同私人船舶或飛機所從事的行為¹¹」。然而，若一國之軍用船舶、政府船舶或政府飛機違反國際法對其他船舶、飛機實施暴力、扣留或掠奪行為，不構成海盜罪，而應要求該國負擔國際責任，以及依該國國內法對有關人員進行懲處。

(一) 海盜罪之犯罪行為係出自於私人目的

海盜罪之犯罪主觀方面表現為犯罪故意，且該犯罪目的係出於私人目的，此種私人目的通常為意圖搶劫或掠奪另一船舶或飛機上之財物。就主觀而言，行為人必須「明知」其所在之船舶或飛機已成為從事海盜活動之船舶或飛機之事實，倘若無此認知，則不構成海盜罪；同時，行為人必須是「自願」參與海盜活動。倘若是被迫參加，亦不構成海盜罪。另外，「私人目的」係相對於「政治目的」而言，因此，倘若出於政治目的，執行政府或某一政治團體之命令而實施之搶劫、扣留和掠奪財物之行為，並不構成海盜罪。

(二) 行為人必須是客觀上對另一船舶或飛機上之人或財物實施了任何非法的暴力、扣留或掠奪行為。

倘若在同一船舶上之人員從事搶劫、扣留和掠奪財物之行為，如船員或乘客實施殺害人命、搶劫財產、掠奪船舶等刑事犯罪，因不屬於對「另一船舶所施加之暴力行為」，故不構成海盜罪，同理於航空器之情況亦然，若同一班機內之乘客或機組人員從事上述行為，應屬於劫機罪。此外，海盜行為尚包括事先無通謀

之海盜共犯與海盜教唆、幫助行為等，例如：無事先通謀之海盜共犯係指明知船舶或飛機成為海盜船舶或飛機之事實，而自願參加其活動的任何行為。海盜教唆是指教唆或故意便利海盜行為。

(三) 海盜行為發生在公海或任何國家管轄區以外之區域

依UNCLOS之規定，公海不包括國家之專屬經濟區、領海或內水或群島國之群島水域內之全部海域。由法理上觀之，海盜罪之規範係國際法與國際刑事法對於公海自由原則之例外，蓋公海上之船舶依國際法規範原本是置於其所屬國家（即船旗國）之排他性管轄之下，他國不得任意干涉。但倘若徹底貫徹此一原則，類似海盜行為之危害海上公共秩序之犯罪行為變不能得到有效之遏制。為了維護公海的穩定秩序，國際法才對公海自由原則作出例外性規定，即在規制海盜行為的情況下，可以對他國船舶進行干涉。因此，國際法上之海盜罪在其行為發生之空間範圍有特殊要求，由於公海係對全部國家開放，倘若海盜行為不是發生在公海或無管轄之區域內，而係發生在主權國家之領海內，則屬於該國之國內法管轄，不構成海盜罪。

依UNCLOS之規定，一國之領海寬度不應超過12海浬。索馬利亞於1989年7月24日批准了UNCLOS，其領海範圍須受到UNCLOS之規範，但自1991年起索馬利亞政局動盪幾乎處於無政府狀態，而後沒有任何過渡政府宣布其領海問題，故仍應依公約認定。然而，海盜襲擊事件多數發生在索國領海範圍內，有時係索馬利亞海盜於公海捕獲船舶後將其帶回索馬利

the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, 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 making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)."

11 UNCLOS, Art. 102 "The acts of piracy, as defined in article 101, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship or aircraft."



亞領海內之情形，甚至索國海盜可在15分鐘內完成辨識、登船、控制等行動，在這一短暫時間內各國海軍很難在海盜撤回索馬利亞領海之前，在公海上逮捕海盜。依上述分析，索馬利亞海盜在撤回其領海後，則不受UNCLOS之管轄，而索國政府又無能力管制海盜，故聯合國安理會僅能以決議之方式允許各國海軍在索馬利亞之領海內打擊海盜。

二、1998年「制止危及海上航行安全非法行為公約」（羅馬公約）

由於UNCLOS在海盜犯罪行為之定義及管轄上有所缺陷，且涉及公約之修正相當不易，因此，為有效解決海盜猖獗之問題，1988年3月10日聯合國專門機構國際海事組織通過了「制止妨害海上航行安全的非法行為公約」（Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, SUA），其中規定締約國在依第3條所列之以下各項規定情形下，應給予適當之懲罰：「每一締約國應使第三條所述罪行受到適當懲罰，這種懲罰應考慮到罪行的嚴重性：(一)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。(二)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(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¹²。」

其次，各締約國依第6條規定，對在其登記之船舶建立管轄權，「(一)在下列情況下，每一締約國應採取必要措施，對第三條所述的罪行確定管轄權：(a)罪行發生時是針對懸掛其國旗的船舶或發生在該船上；或(b)罪行發生在其領土內，包括其領海；或(c)罪犯是其國民。(二)在下列情況下，一締約國也可以對任何此種罪行確定管轄權：(a)罪行係由慣常居所在其國內的無國籍人所犯；或(b)在案發過程中，其國民被扣押、威脅、傷害或殺害；或(c)犯罪的意圖是迫使該國從事或不從事某種行為。(三)任何締約國，在確定了第2款所述的管轄權後，應通知

12 SUA, Art.3: "1. Any person commits an offence if that person unlawfully and intentionally: (a) seizes or exercises control over a ship by force or threat thereof or any other form of intimidation; or (b) performs an act of violence against a person on board a ship if that act is likely to endanger the safe navigation of that ship; or (c) destroys a ship or causes damage to a ship or to its cargo which is likely to endanger the safe navigation of that ship; or (d) places or causes to be placed on a ship, by any means whatsoever, a device or substance which is likely to destroy that ship, or cause damage to that ship or its cargo which endangers or is likely to endanger the safe navigation of that ship; or (e) destroys or seriously damages maritime navigational facilities or seriously interferes with their operation, if any such act is likely to endanger the safe navigation of a ship; or (f) communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safe navigation of a ship; or (g) injures or kills any person, in connection with the commission or the attempted commission of any of the offences set forth in subparagraphs (a) to (f).

2. Any person also commits an offence if that person: (a) attempts to commit any of the offences set forth in paragraph 1; or (b) abets the commission of any of the offences set forth in paragraph 1 perpetrated by any person or is otherwise an accomplice of a person who commits such an offence; or (c) threatens, with or without a condition, as is provided for under national law, aimed at compelling a physical or juridical person to do or refrain from doing any act, to commit any of the offences set forth in paragraph I, subparagraphs (b), (c) and (e), if that threat is likely to endanger the safe navigation of the ship in question.



國際海事組織秘書長（以下稱秘書長）。如該締約國以後撤銷該管轄權，也應通知秘書長。
 (四)如被指稱的罪犯出現在某締約國領土內，而該締約國又不將他引渡給根據本條第1和第2款確定了管轄權的任何國家，該締約國應採取必要措施，確定其對第三條所述罪行的管轄權。
 (五)本公約不排除按照國內法行使的任何刑事管轄權¹³。」

由上可知，SUA對於海盜之非法行為定義有部分修正：

(1) 依現行UNCLOS規定，海盜係屬於私人目的之行為，排除叛亂、交戰狀態、各種恐怖主義之行為。而SUA則對於非法行為不問其目的與動機（不限於私人目的），而是從對於船舶所造成之後果考慮。所有武力或武力威脅，對船上人員、設備、貨物的損壞、爆炸等非法暴力行為，只要妨害船舶航行安全即構成非法；

(2) SUA沒有限定船舶為私人船舶，而係以對船舶構成之威脅為依據；

(3) UNCLOS之定義係參考哈佛草案制定，當時並沒有納入海上恐怖主義犯罪，也沒有考量到針對無關的第三國國家或國民之海上恐怖主義犯罪。而SUA則未規定非法行為實施人係本船人員或來自於其他船上；

(4) UNCLOS規定，海盜行為必需在公海上發生，排除在領海、鄰接區、專屬經濟區之適

用。而SUA規定適用於在領海之外一切水域所發生之不法行為。由於（雖然？）SUA公約所涉及之不法行為的執法權可擴張至領海以外，但SUA公約僅對於締約國有拘束力，SUA公約之締約國遠不如UNCLOS，索馬利亞、印尼、馬來西亞等海盜猖獗之國家均非SUA之締約國，在一定程度上限縮了公約之效力。

三、我國刑法有關海盜罪之規定

對於國際法上之海盜行為，各國亦在其內國法（尤其是刑法）中加以規定，如我國刑法第333條規定：「未受交戰國之允准或不屬於各國之海軍，而駕駛船艦，意圖施強暴、脅迫於他船或他船之人或物者，為海盜罪，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。船員或乘客意圖掠奪財物，施強暴、脅迫於其他船員或乘客，而駕駛或指揮船艦者，以海盜論。因而致人於死者，處死刑、無期徒刑或十二年以上有期徒刑；致重傷者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑。」同法第334條規定：「犯海盜罪而故意殺人者，處死刑或無期徒刑。犯海盜罪而有下列行為之一，處死刑、無期徒刑或十二年以上有期徒刑：(一)放火者；(二)強制性交者；(三)擄人勒贖者；(四)使人受重傷者」。上開條文於我國刑法體系上之分類，第333條第1項為「普通海盜罪」、第2項為「準海盜罪」、第3項為「海盜罪之加重結果犯」，第334條為「海盜結合罪¹⁴」。

13 SUA, Art.6: "1. Each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in Article 3 when the offence is committed: (a) Against or on board a ship flying the flag of the State at the time the offence is committed; or (b) In the territory of that State, including its territorial sea; or (c) By a national of that State.

2. A State Party may also establish its jurisdiction over any such offence when: (a) It is committed by a stateless person whose habitual residence is in that State; or (b) During its commission a national of that State is seized, threatened, injured or killed; or (c) It is committed in an attempt to compel that State to do or abstain from doing any act.

3. Any State Party which has established jurisdiction mentioned in paragraph 2 shall notify the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General"). If such State Party subsequently rescinds that jurisdiction, it shall notify the Secretary-General.

4. Each State Party shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences set forth in Article 3 in cases where the alleged offender is present in its territory and it does not extradite him to any of the States Parties which have established their jurisdiction in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law."

14 甘添貴，刑法各論（上），台北市：三民，頁281-288，2010年。



上述我國刑法海盜罪之定義與UNCLOS不同，立法上又有諸多值得探討之處，茲說明如下：

(一)「普通海盜罪」中，在客觀行為上以「駕駛船艦」為構成要件，對於駕駛船艦而未有強暴脅迫行為者，即可依法處以死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑，而對於駕駛船艦並進一步施以強暴脅迫行為者，程度上顯然較為嚴重，但由於現行立法採取一視同仁之情況，違反「罪罰相當」原則，無疑係鼓勵行為人為惡務盡¹⁵。其次，「駕駛船艦」為本條之客觀犯罪構成要件，基本上僅規範以船劫船之傳統犯罪型態，我國未將飛機或航空器包含在內，亦即我國海盜罪法條中未涵蓋UNCLOS第101條中所規範之「船舶或私人飛機」之範圍，例如以飛機（直升機）劫船或以小機動艇劫船等新式海盜犯罪型態，成為法律上之漏洞¹⁶。另在主觀上，本罪行為人須對於其係未受交戰國之允許或不屬於各國海軍之身分，以及駕駛船艦之事實具有認識，始得成罪¹⁷，值得注意者，本罪之主觀構成要件並不包括「不法所有意圖」，此部分與本條保護之法益相當符合，依司法院院字第634號解釋，「海盜罪之主旨在維持海上之安寧，凡在海上駕駛船艦意圖施強暴脅迫於他船或他船之人或物而有具體的表現之行為，即能成立，不必有搶掠財物之動機¹⁸」。

(二)「準海盜罪」中，在客觀行為上以「掠奪財物」為構成要件，此部分與國際規範不同，亦不符合我國海盜罪係保護海上航行安全之立法目的。由於在普通海盜罪之構成要件中，並未將「掠奪財物」列為客觀之構成要

件，此處看不出為何第2項要限縮此範圍，蓋倘若海盜罪之法益係在保障海上航行之安全，行為人無論是否以「掠奪財物」為目的，均已對於海上航行之安全構成危險威脅，似無必要於構成要件中明列「掠奪財物」之態樣。其次，本罪在主觀上，行為人須對於其具有船員或乘客之身分，以及施強暴、脅迫於其他船員或乘客，而駕駛或指揮船艦之事實，具有認識，加上掠奪財物之意圖，始得成罪。¹⁹然而，倘若具有船員或乘客之身分以海盜罪論處，而對於非船員或乘客之身分，則不構成海盜罪，於立法規範上，顯有不足之處²⁰。

參、國際間使用武力打擊海盜之合法性

2007年以來，索馬利亞海盜成為國際社會關注的焦點，有鑒於索馬利亞海盜問題之嚴重性，聯合國安全理事會依據聯合國憲章第七章之規定，自2008年以來通過一系列有關打擊索馬利亞海盜之決議，包括：第1816（2008）號決議、第1838（2008）號決議、第1846（2008）號決議、第1851（2008）號決議、第1897（2008）號決議等。以下茲針對上述決議之重點內容，分析如下：

UNCLOS第105條規定：「在公海上，或在任何國家管轄範圍以外的任何其他地方，每個國家均可扣押海盜船舶或飛機或為海盜所奪取並在海盜控制下的船舶或飛機，和逮捕船上或機上人員並扣押船上或機上財物。扣押國的法院可判定應處的刑罰，並可決定對船舶、飛機或財產所應採取的行動，但受善意第三者的權利的限制²¹。」而「如果扣押涉有海盜行為嫌

15 黃榮堅，「論海盜罪的犯罪構成要件」，軍法專刊，第38卷第1期，頁20-21，1992年。

16 陳荔彤，「論萬國公罪海盜罪之修法研議」，載於國際海洋法論第七章，台北市：元照，頁473，2008年。

17 甘添貴，前揭註14，頁284。

18 司法院院字第634號解釋。

19 甘添貴，前揭註14，頁286。

20 周成渝，「國際法上海盜行為與我國海盜罪之比較研究」，法學叢刊，第42卷第1期，頁42，1997年。

21 UNCLOS, Art. 105 "On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate



疑的船舶或飛機並無足夠的理由，扣押國應向船舶或飛機所屬的國家負擔因扣押而造成的任何損失或損害的賠償責任²²。」「由於發生海盜行為而進行的扣押，只可由軍艦，軍用飛機或其他有清楚標誌可以識別為政府服務並經授權扣押的船舶或飛機實施²³。」

目前各國在索馬利亞打擊海盜係依據一系列之安理會決議作為法律依據，但聯合國安理會之決議係具有臨時性，且短期內修定UNCLOS亦十分困難，不少國家開始透過區域或雙邊之協議對打擊索馬利亞海盜進行合作，例如2006年通過之「亞洲合作打擊海盜及武裝搶劫船舶區域協議（簡稱亞洲合作協議）」之規定²⁴。2006年亞洲合作協議係第一個專門打擊海盜及武裝搶劫船舶之區域公約，亞洲合作協議對海盜行為之定義大致與UNCLOS一致，差異之處主要係在於UNCLOS規定海盜行為之針對對象包括船舶和飛機，而亞洲合作協議只規定了船舶係海盜行為之客體。該協議中所規定之武裝搶劫船舶行為係指下列之任一行為：「(1)在締約國對這些違法行為擁有管轄權的地方，為私人目的針對船舶、或船舶上之人員或財產所進行之任何非法之暴力行為或扣押行為；(2)在明知其為武裝搶劫船舶之情況下，自願參與其活動之任何行為；(3)教唆或故意便利

上述二項行為之任何行為²⁵。」由此可知，武裝搶劫船舶犯罪主體十分廣泛，犯罪地點為有管轄權之締約國海域，亞洲合作協議對武裝劫船行為之定義有效彌補了海盜罪之不足。

肆、我國遠洋漁船面對海盜肆虐之困境與解決之道

索馬利亞附近海域，盛產長鰭鮪魚，是高價鮪魚罐頭的來源，但海盜猖獗，漁業署曾呼籲漁民勿進當地捕釣，但為討生活，仍有20多艘東港、琉球籍漁船冒險捕釣。台灣漁船一般都在索國專屬經濟區海域以外之公海作業，但索國海盜仍會「越界」打劫。在我國無法派出軍艦護航之情形下，台灣有部分船東在索馬利亞外海捕魚，並僱用斯里蘭卡傭兵保護漁船，該傭兵都係經斯里蘭卡政府核准，帶輕機槍、步槍保護台灣漁船，而斯里蘭卡之傭兵訓練有素，配備精良，開槍嚇阻很有效。海盜母船大多係老舊之木船，速度慢，穩定性差，母船上面載小艇，看到目標後再放下打劫²⁶。

索馬利亞海盜曾於2009年4月6日挾持台灣漁船「穩發161號」，劫持該船後，不僅駕著船到處跑，還把這艘船當成攻擊其他船隻的「母船」，並在船上向一架監控該船的美國海軍直

ship or aircraft, or a ship or aircraft taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith."

22 UNCLOS, Art. 106 "Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft for any loss or damage caused by the seizure."

23 UNCLOS, Art. 107 "A seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect."

24 Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, Art.

25 *Id.* Art. 1: "1. For the purposes of this Agreement, "piracy" means any of the following acts: (a) any illegal act 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 against persons or property on board such ship; (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 making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)."

26 「我漁船遭劫船東：政府應派軍艦保護」，聯合晚報，2011年4月2日，A9版社會。



升機開火。其後，經私下央人交涉，再付出100萬美元之贖金後該船員獲釋。然而，隔年3月30日，在東非索馬利亞附近海域遭海盜劫持之台灣漁船「日春財68號」，遇劫後又被海盜當成攻擊母船（人質船），該船與配合北大西洋公約組織執行反海盜任務的美國軍艦格羅夫斯號（USS Stephen W. Groves），於2011年在印度洋交火，台籍船長吳來于在雙方交戰中身亡²⁷。日春財68號被海盜劫持初期索價甚高，開出美金800萬（約合新台幣2億3,000萬元），加上國際捐客從中介入，增加吳家與海盜談判的難度。吳家在2011年4月下旬才與海盜協商出較可接受的贖金價碼，未料在隔月就發生意外²⁸。

由上可知，我國漁船近年來多次遭到索馬利亞海盜攻擊綁架，日春財68號因遭海盜劫掠，不但綁架人質，還用我漁船作為海盜母船，造成船長吳來于遭美軍誤殺；金億穩號漁船也一度遭海盜登船，幸而船員自力反擊奪回船隻，在被海盜緊追時，外交部協調英軍船艦攔截才能擺脫。在歷經幾件棘手之海盜劫船事件後，我國於2011年11月舉行跨部會反海盜會議，包括國安會、外交部、國防部、農委會等相關單位均與會研討，國安單位建議由海軍派艦前往索國海域執行護漁任務，國防部接獲命令後，下令海軍開始整備，以補給艦與戰鬥艦組成特遣支隊，艦上置放小艇，搭配海軍陸戰隊特勤中隊反恐人員與武器裝備，責成海

軍組成護漁艦隊，計畫航線將經南海進入印度洋，前往索馬利亞海盜猖獗的海域，執行國軍史上首度遠洋巡弋任務。護漁艦隊將行經南海海域，順道宣示主權，再一路航抵印度洋海盜出沒頻繁的水域，執行為期約兩個月的護漁任務，保護我國漁民。因我國未參與印度洋周邊國家任何區域漁業協定，軍艦對可疑船隻，並無登臨檢查之權。不過，海盜為普遍管轄之罪行，公海上一經各國被害漁船求救，經過國際海事局海盜通報或各國反海盜機制協調，我國軍艦仍可對海盜船執行緊追或攔截。如果是我國漁船求救，我軍艦始有權採取強勢作為直接介入，搶救漁船或阻止海盜²⁹。然而，就現實而言，商船因有固定航線，我國反海盜之護航船艦容易執行任務，但漁船沒有固定航線，尤其噸數不高之中小型漁船，要在遠洋一一保護則十分困難。

伍、結論

海盜自古以來便是人類海上犯罪之一種型態，幾世紀以來不斷發生。隨著科技日新月異，海盜之犯罪類型與手法也與過去存在顯著的差異。國際間關於海盜之定義從1958年「公海公約」、1982年「聯合國海洋法公約」、以及1988年「制止妨害海上航行安全的非法行為公約」等一再調整與修正，作為當代規範海盜最重要之國際法依據。然而，索馬利亞海盜之

27 據報載：「美軍第五艦隊於2011年5月25日發表聲明，說明台灣漁船「日春財68號」船長吳來于遭美軍擊斃案調查結果，強調當天行動意在救援該漁船，美國軍艦採取的行動及指揮官下達的指令，都遵循交戰準則，也符合國際法。第五艦隊指出，日春財68號遭索馬利亞海盜挾持並做為發動海盜攻擊行動的母船，已有一年多的時間；北約打擊海盜第508聯合特遣艦隊授權「格羅夫斯號」使用武力，逼迫日春財68號上的海盜投降。行動過程中，「格羅夫斯號」採漸進攻勢，包括口頭警告、對日春財68號船首前方開火警告、攻擊該漁船船首前方的海盜小艇。隨後海盜回擊，雙方交火後，日春財68號上的海盜投降。聲明表示，美軍人員隨後登上日春財68號，發現漁船船長及三名海盜死亡，二名海盜受傷，二名中國籍漁工及另一名海盜未受傷，同時查獲大批武器，包括火箭推進榴彈發射器、重機槍、AK-47步槍及彈藥。第五艦隊稱，依據該軍事行動後的報告及調查發現，吳來于是在癱瘓海盜小艇的過程中遭誤殺。」，參考「日春財漁船事件——美軍：救援遵循交戰準則」，聯合晚報，2011年7月26日，A4版焦點。

28 「索海盜劫持當人質船，美軍開砲，日春財68號台船長，駁火下亡魂」，聯合報，2011年5月29日，A1版要聞。

29 「打海盜——海軍組護漁艦隊，遠征海盜猖獗的印度洋執行首度遠洋巡弋任務」，聯合晚報，2011年11月17日A4版焦點。



猖獗，除因該國內亂導致舉國貧窮外，現代化的武裝以及犯罪洗錢手法，均使得索國海盜防不勝防。在索馬利亞政府無法有效打擊與管理海盜問題之情形下，聯合國便以一系列決議補足國際公約打擊海盜之不足。例如：將各國軍艦打擊海盜之範圍延伸至索馬利亞領海及專屬經濟區等海域，並修正國際間使用武力打擊海盜之規定。然而，這些努力雖已改善一部分海上安全，但始終未能有效根治海盜問題，國際法之挑戰與因應亦將在未來持續在聯合國、國際海事組織、甚至國際刑事法庭中熱烈辯論。

我國遠洋漁船在索馬利亞海域頻頻遭受海盜洗劫，被劫持船舶亦常被海盜作為「母船」而使得被劫持人質在與他國軍艦武裝對抗中喪生。我國未能加入「亞洲合作打擊海盜及武裝搶劫船舶區域協議」，故在國際合作打擊海盜之行動上取於較為不利之地位，而國

軍雖曾派遣海軍護航，但畢竟出動海軍之經費所費不貲，海軍軍艦之航線亦受到限制，由其在許多敏感之海域執法時，稍有不慎，更容易引起國際糾紛，因此，以軍艦護航亦非長遠之計。本文建議我國於刑法第333條海盜罪及準海盜罪應適度修正，以符合國際立法趨勢。而至於在保護我國漁民以及有效防止海盜肆虐的具體作為上，政府仍應持續改善兩岸關係，積極尋求加入相關國際組織（如聯合國國際海事組織IMO、國際海事局IMB，東南亞相關的海事安全與打擊海盜和恐怖活動相關組織或會議等），建立周邊國家海事安全互動管道，提升我國打擊海盜及海上武裝劫持事件之應變能力，並加強對於漁業組織、漁民等之宣導及管理，將可能發生海盜之危險海域適時公告，期能在事發前預先作好防範措施。