

海盜的定義、種類及對安全領域的挑戰

著者/翟文中

海軍官校74年班
美國能源部桑蒂亞 (Sandia) 國家實驗室訪問學者 (2002)
曾任職海軍總部情報署、國防部情報次長室、戰略規劃室與整合評估室等單位
現為備役海軍上校

壹、前言

近來，各界對海軍派兵遠赴東非執行打擊海盜任務做了廣泛的討論，雖然這個議題最後無寂而終，但相關發展值得海軍當局持續地關注。打擊海盜這個議題涉及了國家對航運的保護、國際法對海盜的定義、海盜對傳統安全的挑戰以及國家間藉由打擊海盜所進行的廣泛海軍合作等。因此，在可預見未來，隨著海商航運的重要性與日俱增，打擊海盜勢將成為各國海軍必須執行的首要「非戰爭性行動」(Operations Other Than War, OOTW)。在這篇文章中，作者首先將從國際法的角度對海盜的定義進行分析，其次將對海盜的種類進行扼要說明，最後則將探討海盜對安全領域形成的各項挑戰。藉由前述不同面向說明，可使讀者對打擊海盜問題能有較為清晰的認識，藉此可做為其爾後從事相關研究或是進行政策規劃的參考。

貳、海盜的定義

海盜的歷史相當地久遠，其可視為人類從事海上貿易的副產品。西元前140年左右，希臘歷史學家波利比奧斯 (Polybius) 首次使用海盜一詞並對其進行描述。西元100年左右，希臘歷史學家普魯塔克 (Mestrius Plutarchus) 對海盜做了最早的定義，海盜即為「非法對船隻和海上城市進行攻擊的人」。¹自古羅馬時代開始，海盜即被視為人類之公敵 (communis hostis omnium)。²海盜行為的原型係指藉由武器攻擊對他船之財貨行使無差別性的強奪，依19世紀初國際法學者的見解，海盜的定義等同於海上的強盜 (robbery upon the sea)。然而，這種狹隘與空泛的定義無法適用於日益複雜的海洋環境。因此，海盜的定義亦隨著時間持續演進，在定義與適用

範圍上做了若干程度的調整與擴大，俾能符合當代的期望與實際需要。³

1853年的馬傑蘭海盜事件 (Magellan Pirates)⁴ 與1885年的安布羅斯·賴特 (Ambrose Light) 號事件⁵，均對海盜行為做了擴張解釋，這種缺陷無疑地來自對海盜普遍管轄權 (universal jurisdiction) 的概念，此概念的精神即是承認各國享有拿捕海盜船並依照國內法處罰海盜之權限。為能對海盜行為進行管轄及科以處罰，遂有將海盜行為法典化的芻議，1932年的哈佛條約草案 (Harvard Research in International Law, Draft Convention on Piracy with Comments, 1932) 即係此考量下的產物，日後該草案成為公海公約的雛型規範。根據該草案的規定，海盜行為係指為了私人目的，對他人具有強盜、強暴、傷害、奴隸化、監禁或殺害之意圖，或是具有竊盜財產、破壞意圖而實施暴力或掠奪的行為，而該行為是來自海上或空中的襲擊。⁶

就上述有關海盜行為的定義，可知交戰團體或革命組織的政治行為不包括在海盜的定義內。然而，必須注意的，海盜的主體非僅限於私人的船舶，根據1937年9月17日於日內瓦簽署的「尼翁協定補充協定」(Agreement Supplementary to the Nyon Agreement) 條款，軍艦與飛機亦得成為海盜的主體。⁷惟就國際法實踐言，軍艦或飛機在國家授權或命令下行動，即令從事海盜行為違反國際法相關規定時，亦應依照追究國家責任的程序來解決，而非藉由將其定義為海盜委由普遍管轄權方式行使。⁸先前關於海盜行為的定義並未包括同艘船舶內的乘客或船員從事的強盜或暴力行為，此類型的犯罪行為由船旗國進行管轄。⁹

1961年的聖瑪麗亞 (Santa Maria) 號事件¹⁰、1985

年的阿奇里·勞拉 (Achille Lauro) 號事件¹¹，對公海公約或海洋法公約採「私人目的」與「其他船舶」做為檢驗海盜行為的標準形成挑戰，兩個案例均屬政治目的，亦係發生於同艘船舶內的暴力行為。因此，海盜行為不應限於「私人目的」，「其他船舶」條件應該予以排除，這樣才能有效因應當前嶄新型態的海盜犯罪行為。

即令出現聖瑪麗亞號與阿奇里·勞拉等兩起特殊個案，然而目前國際社會對於海盜行為的認定仍以「私人目的」與「其他船舶」做為要件。例如，為全球多數國家批准遵循的「聯合國海洋法公約」(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)，其第101條對海盜定義如下：

下列行為中的任一構成海盜行為：

一、私人船舶或私人飛機的船員、機組人員或乘客為私人目的，對下列對象所從事任何非法暴力或扣留行為，或是任何掠奪行為；

- (一) 在公海上對另一船舶或飛機，或對另一船舶或飛機上的人員或財物；
- (二) 在任何國家管轄範圍以外的地方對船舶、飛機、人員或財物；

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、教唆或故意便利一或二項所述行為的任何行為。¹²

不同於「聯合國海洋法公約」的條款，國際海事局 (International Maritime Bureau, IMB) 認定的海盜攻擊事件，不論船舶處於停泊、錨泊或航行狀態均涵括在內。¹³換言之，任何意圖使用暴力以達竊盜或從事其他犯罪的已遂或未遂登船行為，無論發生在公

海、領海或內水，皆可視為海盜行為。由於兩者認定標準不同，造成海盜案件統計上的困擾。為此，國際海事組織 (International Maritime Organization) 的海事安全委員會 (Maritime Safety Committee) 在其第984號公告中對「海盜」與「武裝搶劫船舶」(Armed Robbery against Ships) 做出定義。前者仍採用「聯合國海洋法公約」的定義；後者被定義為「在任何國家管轄範圍以內的地方，不同於「海盜行為」之直接施加船舶、船上人員或財產之非法的暴力、扣留或掠奪行為，或是與其相關威脅」。¹⁴根據對「武裝搶劫船舶」的定義，可知此一罪行成立要件非以有無使用武器做為認定標準，其適用於港口、領海、專屬經濟水域 (exclusive economic zone)、群島水域 (archipelagic waters) 與內水 (internal waters) 等廣大範圍。¹⁵

國際海事組織對於「海盜」與「武裝搶劫船舶」的區劃雖然相當明確，無法有效化解國際法與國際海事局對海盜定義的不同看法，這經常造成政府與法界執法時的混淆。¹⁶此外，國際法對於海盜的定義範圍過於嚴格，造成許多嶄新型態海盜犯罪行為無法以此定罪，諸如恐怖份子對本身搭乘船舶或船上人員或財產之非法的暴力、扣留或掠奪行為。因此，海盜行為必須做某種程度的修正，例如其犯行地應擴及領海或內水而不應侷限於公海。其次，「私人目的」與「其他船舶」兩個要件必須排除，甚至須將「私人政治動機」納入海盜要件進行考量，方能有效地因應日增的海上恐怖攻擊事件。¹⁷

參、海盜的種類

對海盜定義有了初步瞭解後，接下來將對海盜行為的種類進行說明。詹氏情報評論 (Jane's

Intelligence Review) 將發生於全球各地的海盜事件歸類成下列四種不同型式：¹⁸

一、港口與停泊地的盜竊與攻擊：多發生於安全防護較差的小港口，通常指祇配備刀械的海盜駕駛著小型快艇，在近岸水域伺機攻擊船舶並加以掠奪的行為。他們的目的通常祇在搶劫現金及船員隨身攜帶的貴重物品，根據國際海事局的統計，每起海盜事件的平均時間為30分鐘，掠奪財物則在5,000至15,000美元間。¹⁹

二、公海或領海洗劫與搶奪船舶：此類攻擊事件通常由配備強大火力的海盜，由母船出發所從事的殺人越貨行為。以東南亞水域為例，公開搶劫及運用武器要求船舶停止行為，多發生於香港－呂宋－海南島間的三角地帶及其以北的海域。²⁰

三、劫奪船舶改裝從事非法貿易：海盜首先劫持船舶，隨後在海上將劫來的貨物卸下至駁船（此等貨物由海盜留用或找尋管道銷贖）。其後，海盜將搶來的船舶開往巴拿馬與賴比瑞亞等國重新註冊並取得假文件，這些船舶得能再度承運貨物。但是，這些船舶運送的貨物永遠到不了交貨港口，而是被海盜轉交其他船舶運送到其選定的港口，並由海盜安排好的買主在該港口等候接貨。此種型式海盜係計畫周密的國際犯罪活動，參與作案者均經過嚴格訓練並配備火力強大的武器，並且隨時準備動用這些武器。

四、劫奪遊艇：此類攻擊事件的目標為私人遊艇，其目的在搶劫現金或容易銷贖的個人物品。私人遊艇遭受攻擊事件可能發生於世界任何水域，不過墨西哥灣與加勒比海是發生此類型海盜事件最多的水域。

綜合而論，可將海盜犯案概分為「行劫」與「劫船」兩種模式。²¹過去，海盜行為多以搶劫貨物、船員隨身物品及保險箱內現金為目的。近年來，海盜組織性犯罪的情形日漸普遍，使用槍械案例增加，海盜的目的逐漸轉為劫持整艘船變賣。²¹例如：1998年9月，1艘2,600噸的巴拿馬籍貨輪「天友號」（Tenyu）於印尼滿載鋁塊運往南韓途中，在穿越麻六甲海峽時突然失去音訊。3個月後，中國在江蘇省張家港碼頭搜查1艘宏都拉斯籍貨輪時，赫然發現該船即是失蹤達3個月之久的巴拿馬籍貨輪「天友號」。調查發現，

這已是「天友號」失蹤後第四度易名，該船載運的鋁塊被人在緬甸卸下船後出售，最後轉賣給中國大陸籍的買主。根據研判，「天友號」極可能遭出沒於東南亞水域的海盜洗劫，盜匪在殺人掠貨後將搶來的貨輪改頭換面轉賣他人。²³相類似的，1999年10月20日，1艘載運7,000噸鋁塊的日本籍貨輪「亞龍卓彩虹號」（Alondra Rainbow），亦在麻六甲海峽失蹤。²⁴海事專家指出，以「天友號」為例，其犯罪過程涉及了南韓的策劃者、印尼的海盜、緬甸的碼頭工人和黑市走私者以及中國大陸的共謀者。²⁵更確切地說，現代海盜集團如大型跨國公司般，擁有嚴密國際運作網絡，此類海盜行為除造成船員與財貨的嚴重損失外，亦對各國打擊海盜形成嚴峻挑戰。²⁶

總體而論，海盜問題不是政治議題，其對海上安全的影響亦屬「非軍事」威脅。²⁷然而，印尼亞齊省叛軍曾採取「政治海盜行為」做法，藉挾持船員向船東勒索款項做為添購武器之用。²⁸這種具強烈政治動機的海盜行為，由於參與者願承受更高風險，故較傳統海盜劫掠更加難以防範。尤有甚者，當全球各地的政治狂熱份子與恐怖主義集團群起效尤時，²⁹這將使得海盜的種類更加地複雜，由於其採行的手段與追求的目標不斷推陳出新，各國在處理海盜相關議題時必須進行更為縝密規劃。

肆、海盜事件對當前安全領域形成的挑戰

長期以來，海盜問題受到各界關注的主要原因，係此等攻擊事件會造成海員的傷亡，並間接對海商航運形成不利的影響。事實上，當代海盜攻擊事件影響的範圍更為深遠，幾乎業已涵蓋貿易、國家安全、環境生態甚至全球安全等各個不同層面。值得關切的，當前海盜攻擊事件似乎有與恐怖組織結合的傾向，這種現象如果持續發酵，將成為一項日益嚴重的安全問題，當其惡化後將對全球政經形成極為深遠的影響。因此，在這個章節中，將對海盜攻擊事件在安全各個層面形成的衝擊進行說明，藉此可瞭解為何海盜攻擊事件日益受到國際社會關切的真正原因。

過去，海盜攻擊多以掠奪現金財物為主，甚少發

生殺害部份甚或全體船員事件。近幾年來，劫船殺人事件層出不窮，當中最著者即1998年11月巴拿馬籍貨輪「長勝號」遭劫持，海盜將全船23名船員以棍棒打死，並將其綑綁後繫上重物丟棄海中。³⁰當船舶失去控制任其漂流後，極可能發生碰撞或是擱淺的海上意外，對周遭航行船舶的安全與當地的海洋生態造成潛在威脅。1992年9月，裝載有57,000噸燃油的「長崎精神」號油輪在麻六甲海峽遭到海盜攻擊，最後燃油著火，船員棄船逃生。接著，該船在無人操控情況下，與貨船「海洋幸福」號相撞，造成後者42名船員喪生的悲劇。「長崎精神」號因船艙破裂，燃油13,000噸溢出，造成印尼與馬來西亞兩國漁場及海灘的嚴重污染。³¹由於海盜多於航道狹窄或扼制點附近水域進行攻擊，若被攻擊後失去控制的係一艘超級油輪或滿載化學品的貨輪，洩漏的原油及化學物資需要花費數年方能清除，對當地的海洋環境而言，這將會是一場生態浩劫。

除劫持船舶改裝外，海盜攻擊事件造成的直接財物損失並不高。然而，其衍生的間接損失則是相當龐大。當商船航經海盜肆虐水域時，其船運保險費將會大幅增加，為了避開攻擊繞道其他水域，亦需支付額外油料成本。以一艘船員11至15名的商船為例，每天大約需要50萬日圓的人事費，僅延誤一週的時間，光是人事費用就會增加350萬日圓。³²此外，當船舶遭受海盜攻擊向執法機構報案後，必須留置港口接受相當時日的調查，此將造成貨運延遲，導致船東與貨主進一步的財物損失。此外，船東為了維持商譽，不願此類事件曝光遭到媒體追蹤報導，多選擇以緘默方式予以回應。根據國際海事局的說法，實際海盜攻擊事件的數量應為統計公佈資料的三倍。³³這些由海盜直接與間接造成的海商損失，每年高達160億美元。³⁴在可預見未來，隨著國際貿易蓬勃發展，海洋運輸繁忙程度日增，海盜攻擊對全球經濟的影響及衍生的經濟損失將會更加嚴重。

由於海盜攻擊事件無法有效根絕，已使恐怖份子認為這是其遂行海上恐怖主義的極佳掩護，儘管兩者動機互異，前者為了錢財，後者為了政治目的，但兩者間的界限已越來越模糊。³⁵例如，恐怖份子可採海盜攻擊模式，劫掠商船將其變賣換取金錢，做為開展恐怖

攻擊行動資金。此外，恐怖份子亦可炸毀船隻或運用船隻衝撞其他船隻或港口設施的方式，用以達成散播恐懼目的。³⁶如911攻擊事件中劫機者使用飛機進行攻擊般，未來恐怖份子極可能將油輪或載有化學物資的商船做為浮動炸彈，對港口、船舶與城市進行攻擊。³⁷當前，美國基於全球反恐需要，不斷擴大與各國的安檢合作，恐怖份子在陸上發起攻擊越來越困難，未來極有可能將攻擊目標轉向不設防的廣大海洋。由於在海上發起攻擊事件，須具有良好的船舶操縱技術並熟悉當地的海洋水文環境，這項特殊需求使得恐怖份子尋求與在地的海盜進行密切合作。相對的，海盜亦可由恐怖份子手中獲得精良武器進行武裝，並可利用恐怖攻擊衍生的社會動盪壯大本身的組織。³⁸海盜與恐怖分子基於互利結合的結果，不僅增加了海盜攻擊事件的機率，亦使錯綜複雜的海盜問題更加地難於解決，對國際安全形成的潛在威脅亦將與日俱增。

伍、結論

國際法與海洋法（主要指1982年聯合國海洋法公約）對海盜的定義過於狹隘，導致各國執法機關對海盜行為的難以界定。加上，國際海事局與「聯合國海洋法公約」對海盜攻擊的認定標準不同，使得政府與法界在執法時經常出現無所適從現象。為了因應當前嶄新海盜犯罪行為，國際法界宜對海盜的定義與犯行地進行適度修正，並對海盜攻擊事件適用範圍予以擴大，方能對當前方興未艾的海上恐怖攻擊事件予以預防，否則海上恐怖主義將成為未來打擊海盜時面對的最棘手問題。³⁹或許最重要的，隨著海盜攻擊事件日趨殘暴，人員傷亡數量持續不斷升高，國際社會在打擊海盜的立法與執法時，對涉及武器使用、造成人員傷亡或將船員做當人質時，應加重其刑責始能達到嚇阻犯罪功效。

除以軍艦或海上執法部門進行護航外，商船應建立必要的自衛能力，這是打擊海盜掠劫最有效與最重要的一道防線。當商船航經海盜肆虐水域時，應加強瞭望與水面監視，注意可能接近的各個可疑目標。目前，許多船舶在船身周圍加裝了高壓電網用來防止海盜登船，這是成本低但效果佳的反制海盜攻擊措施。

現代科技的快速發展，亦對預防與打擊海盜提供了諸多助益，例如船舶定位裝置可透過衛星系統，定時向船東及國際海事局的中央監控系統報告船舶的位置、航速與航向，當船舶偏離既定航線時，船東可連絡位於馬來西亞吉隆坡的國際海事局海盜中心，由後者通知鄰近船舶的海上執法單位進行處理。⁴⁰此外，高科技的監視系統、海盜登船預警系統與隱密式發報機等裝備，可用來維護船舶航行安全並協助找尋被海盜劫持的船隻，藉高科技通信與監視裝備的協助，有助降低海盜攻擊事件發生的機率，或對其掠劫意圖形成相當程度的嚇阻或制約，這對確保海商貿易安全與防範海盜攻擊具有正面的意義。

參考文獻

- 陸忠偉主編，《非傳統安全論》（北京：時事出版社，2003年11月），頁495。
- 林久茂，〈海盜行為〉，《新海洋法制 國內法 對應》，第3號（1988年），頁39，引自魏靜芬與徐克銘，《國際海洋法與海域執法》（台北：神州圖書出版有限公司，2002年3月），頁101。
- 魏靜芬與徐克銘，《國際海洋法與海域執法》，頁102。
- 這起事件係智利的叛亂集團殺害停泊於該國港口的英國與美國船舶船長與所有者後逃跑，英國軍艦緊追於後將其逮捕。儘管此係發生於智利國內的犯罪行為，並非來自船舶本身行為，不符海盜罪成立的要件，但英國海事法院仍將其視為海盜行為，顯然做了擴張解釋。參見魏靜芬與徐克銘，《國際海洋法與海域執法》，頁103。
- 安布羅斯·賴特號係一艘哥倫比亞船舶，美國軍艦在加勒比海公海上以該船參與哥倫比亞叛亂行動將其扣押至紐約，雖然並未發現該船有任何掠奪行為的證據，但是紐約地方法院卻以該船行動符合海盜行為運行做下判決。安布羅斯·賴特號以船舶運載反抗本國政府的士兵與彈藥的行為入罪，這種認定已逸離了對海盜行為的定義。魏靜芬與徐克銘，《國際海洋法與海域執法》，頁103至104。
- 魏靜芬與徐克銘，《國際海洋法與海域執法》，頁104。
- “Agreement Supplementary to the Nyon Agreement, 181 L.N.T.S. 137, Entered into Force Sept. 17, 1937,” < <http://www1.umn.edu/humanrts/instrree/1937b.htm> >.
- 林久茂，〈海盜行為〉，《新海洋法制 國內法 對應》，第3號（1988年），頁39，引自魏靜芬與徐克銘，《國際海洋法與海域執法》，頁9 105。
- Art.38 Commentary (1) (i), 引自魏靜芬與徐克銘，《國際海洋法與10 海域執法》，頁105。
- 聖瑪麗亞號係一艘葡萄牙籍客船，當其於加勒比海航行時，一名隸屬反葡萄牙武裝團體的乘客劫持了這艘客輪，在這個過程中，一名船員遭到殺害，數名受傷。葡萄牙政府將這起事件視為海盜行為，請求美國、英國與荷蘭海軍給予適當的援助。雖然，多數人認為將此事件認定為海盜行為值得商榷，但美國同意葡萄牙看法並給予其必要的協助。
- 參見魏靜芬與徐克銘，《國際海洋法與海域執法》，頁107。
- 阿奇里·勞拉號係一艘義大利籍的遊輪，1985年10月7日，該船離開埃及港口後為4名持重武器的巴勒斯坦解放陣線（Palestine Liberation Front, PLF）恐怖份子劫持，他們要求以色列政府釋放其拘留的50名巴勒斯坦政治犯。渠等在殺害1名猶太裔美國人後與埃及政府交涉，埃及政府以釋放乘客與船員做為交換，同意將4名恐怖分子送至突尼西亞（Tunisia）。然而，美國海軍戰機則於途中攔截其搭乘的埃及航機，強制其於義大利西西里島的北約基地著陸。由於這是針對第三國（以色列）提出政治要求，並以犧牲其他第三國（美國）的國民做為實現目的的手段，應較接近海盜行為，惟仍不符判定海盜行為的「私人目的」及「其他船舶」兩項要件。因此，亦有人主張摒棄公海公約規定，改以國際習慣法之規定，肯定該案件具海盜性質。參見魏靜芬與徐克銘，《國際海洋法與海域執法》，頁108；事件經過參見”What Happened during the Hijacking of the Italian Cruise Ship Achille Lauro in 1985?” <<http://www.freerepublic.com/focus/f-news/894706/post>; Mitchell Bard, “Terror Aboard the Achille Lauro,” <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/Terrorism/achille.html>; “Achille Lauro Hijacking Mediterranean Sea, October 1985,” <http://www.specialoperations.com/Images_Folder/library2/archille.html>。
- United Nations, The Law of the Sea: Official Text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index (New York: United Nations, 1983), p.34; 中譯本參見傅崑成編校，《聯合國海洋法公約暨全部附件》（台北：123 資訊有限公司，1994年5月），頁37。
- John Mo, “Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia,” Ocean Development & International Law, Vol.33, No.3-4 14 (July 2002), p.345.
- “Comments of Definitions and Figures,” in ICC International Maritime Bureau Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 1 January-31 December 2005 (Essex, U.K.: ICC International Maritime Bureau, January 2006), p.3. 「武裝搶劫船舶」定義原文如下：“Armed Robbery against Ships means any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than act of “piracy”, directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State’s jurisdiction over such 15 offences.”
- Robert C. Beckman, “Combatting Piracy and Armed Robbery

- Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward,” *Ocean Development & International Law*, Vol.33, No.3-4 (July 2002), 16 p. 319.
- 17 Ibid.
- 一般而論，海盜犯罪動機通常係與私人目的有關，目的則在掠奪財物。恐怖主義不然，其動機、施害對象及最後結果，甚難進行明確區劃。海上恐怖主義涵蓋面向甚廣，例如1985年恐怖主義份子劫持阿奇里·勞拉號郵輪、1997年菲律賓摩洛回教解放陣線攻擊民用渡輪與2000年美國海軍驅逐艦柯爾號泊港時遭到攻擊均屬之。Ely Karmon, “The Bombing of the USS Cole,” <http://www.ict.org.il/articles/articleDet.cfm?articleid=138>; David N. Griffiths, “Worldwide Piracy: Compiling the Facts,” *Maritime Affairs*, 18 Fall 1998, p.16.
- “Non-Military Security and Global Order: The Impact of Extremism,” *Violence and Chaos on National and International Security* (New York: St. Martin’s Press, LLC, 2000), pp.58-59; Peter Chalk著，高一中譯，〈全球海盜問題概觀〉，《國防譯粹》，第27卷第11期（2000年11月），頁66至67。
- 在東南亞水域，海盜多於夜間採行「打一搶一跑」(hit-rob-run)的方式掠奪船舶，尤以麻六甲與新加坡海峽為然。在這類攻擊行動中，海盜鎖定的對象涵蓋各類商船，如貨櫃輪、散裝輪及油輪。海盜運用小型快艇由船 方向接近商船，再以抓鉤或繩索登船掠奪金錢及財物。參見Seo-Hang Lee, “Security of SLOCs in East Asia,” in Michael Stankiewicz, *Maritime Shipping in Northeast Asia: Law of the Sea, Sea Lanes, and Security*, Policy Paper No.33 (California: The Institute on Global Conflict and 20 Cooperation, 1998), p.75.
- Stanley B. Weeks, “Law and Order at Sea: Pacific Cooperation in Dealing with Piracy, Drugs, and Illegal Migration,” paper presented at the CSCAP Working Group Meeting on Maritime Cooperation, 2-3, June 1995, Kuala 21 Lurnpur, quoted in Ibid.
- 邱俊福，〈五大惡水區域麻六甲最恐怖〉，《自由時報》，2003年8月22 17日，版5。
- Slobodan Lekic, “Indonesian Pirates Defy the Navy and Plunder Passing Ships,” *Associated Press*, May 20, 2000; Ninand Sheth, “Terror on the Sea,” *India Today*, May 1, 2000. 轉引自凱洛琳·龐美瑞 (Carolyn W. Pumphrey) 著，郭家琪等譯，〈中共在亞洲崛起之安全意涵〉（台北：國防部史政編譯室，2003年5月），頁249；陳怡如，〈海盜出獵最愛麻六甲〉，《聯合報》，2003年1月19日，版11。
- 王長偉，〈南韓失蹤貨輪離奇靠泊江蘇〉，《中央日報》，1998年12月30日，版8；〈亞洲海盜暴增裝備高科技更難防〉，《聯合報》，1999年7月6日，版11；「海盜橫行東南亞水域」，《環球時報》，2001年7月13日，版3；〈http://www.china.org.cn/chinese/2001/Jul/44962.htm〉。
- 25 〈日大貨輪麻六甲海峽離奇失蹤〉，《中國時報》，1999年10月30日，版13。
- 26 邱俊福，〈五大惡水區域麻六甲最恐怖〉，《自由時報》，2003年8月17日，版5。
- 27 陳怡如，〈他們，劫船改造幽靈船〉，《聯合報》，2003年1月19日，版11。
- Michael Stankiewicz, *Maritime Shipping in Northeast Asia: Law of the Sea, Sea Lanes, and Security*, Policy Paper 33 (California: University of California Institute on Global 28 Conflict and Cooperation, 2001), 〈http://www-igcc.ucsd.edu/publications/policy_papers/pp3301.htm〉.
- 29 蔡文英，〈海盜攻擊今年創新高〉，《蘋果日報》，2003年11月1日，版A23。
- 30 “Concern Grows as Pirate Attack Tankers,” 〈http://www.iccwbo.org/ccs/news_archives/2003/piracy-Oct-2003.asp〉.
- “International Maritime Bureau Warns for Pirates in Singapore Strait,” Volume 4, issue 12, June 30, 1999, <http://www.gasandoil.com/goc/reports/rex92790.htm>; 〈海盜劫船殺人每年至少300件〉，《中國時報》，2000年4月25日，版13；Peter Chalk著，高一中譯，〈全球海盜問題概觀〉，《國防譯粹》，第27卷第11期（2000年11月），頁66至67；“Chinese Pirates Sentenced to Death,” 〈<http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/575280.stm>〉；“China Executes Pirates,” 〈<http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/622435.stm>〉；“Modern 31 Pirates: Armed and Ruthless” 〈<http://news.bbc.co.uk/1/hi/32/world/asia-pacific/724753.stm>〉.
- Brian Eads撰，〈亞洲海盜猖獗：殺人越貨，無法無天〉，頁32。
- 33 黃朝茂譯，〈日本成為軍事大國時〉（台北：國防部史政編譯局，1994年4月），頁215。
- 34 “Southeast Asia Remains a Risk,” *Jane’s Intelligence Review*, April 1999, p.5.
- 35 〈海盜橫行東南亞水域〉，《環球時報》，2001年7月13日，版3；亦可參見〈<http://www.china.org.cn/chinese/2001/Jul/44962.htm>〉。
- Tamara Renee Shie, “Ports in a Storm? The Nexus between Counterterrorism, Counterproliferation, and Maritime Security in Southeast Asia,” *Issues and Insights*, No.4 (July 2004), p.13, quoted in Rommel C. Banlaoi, “Maritime 36 Terrorism in Southeast Asia: The Abu Sayyaf Threat,” *Naval War College Review*, Autumn 2005, p.64.
- 37 Rommel C. Banlaoi, “Maritime Terrorism in Southeast Asia: The Abu Sayyaf Threat,” p.64.
- 38 Jonathan Kent, “Attacks by Pirates on the Rise,” 〈<http://39 news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/3436057.stm>〉.
- 陸忠偉主編，〈非傳統安全論〉，頁503。
- 40 David N. Griffiths, “Worldwide Piracy: Compiling the Facts,” *Maritime Affairs*, Fall 1998, p.16.