

東海大學法律學系研究所

碩士論文

指導教授：高金桂博士

海盜罪構成要件之探討

A study on the constitutive element of the
Offenses of Piracy

研究生：洪正雲

中華民國 101 年 6 月

碩士學位考試委員會審定書

東海大學法律學研究所

碩士班研究生 洪正雲 君所提之論文：

海盜罪構成要件之探討

經本委員會審查並舉行口試，認為符合
碩士學位標準。

考試委員簽名處

鄭善印

高金桂

柯耀程

101年 6月 28日

摘要

近來海洋因藍色國土概念及經濟效益而日趨重要，各國漸將關注重心由陸地轉至海洋，而破壞海洋秩序的情事如海盜行為，亦對各國海洋秩序及航行安全產生莫大的威脅。

海盜存於人類歷史已久，其非一開始即為犯罪，於古希臘、羅馬時代僅為生活方式不同之族群，於大航海時期，海盜甚至與各國政府合作，藉由私掠狀進行合法掠奪，惟後隨著國家勢力強大及海盜行為不受控制，各國群起禁止後幾乎消弭，直至二十世紀末，海盜復於某些內政不彰、經濟落後國家沿海出現，威脅著國際利益，少數國家甚至派兵護航該國船舶。現代海盜以組織、企業化的態樣出現，而我國為海洋國家，國際貿易、漁業為國內經濟命脈，對於海上秩序的保護，我國刑法設有海盜罪，實務卻鮮少出現案例，其原因出於海盜罪構成要件缺漏及實務見解不盡合宜，是以海盜罪相關構成要件應有檢視之必要。

海盜行為係萬國公罪，二十世紀前多以習慣國際法處理之，而於國際聯盟成立後，即著手於研議制止海盜草案，後有哈佛海盜行為研究草案、日內瓦公海公約及一九八二年聯合國海洋法公約等。另對於新型態的海盜，國際間於一九八八年擬定制止危害海上航行安全之非法行為公約，以補足現代海盜行為規範之實需。

世界重要國家如美、英、新加坡及日本等均對海盜行為著有規範，亦均參考國際規範，修訂內國法，使其海盜規範得發生實際作用，避免與其他國家管轄權扞格。

我國於一九二八年設有海盜罪，並賡續沿革，法務部曾於二〇〇三年、二〇〇四年各提出刑法部分條文修正草案，雖二〇〇六年曾完成修法，然幅度不大，重要爭議未予解決。而我國海盜罪最大問題在於構成要件要素空洞、法益保護層次過低，致使一經著手即為既遂，且衍生雖為重罪，但缺乏預備犯及未遂犯等處罰規定；另與國際規範

格格不入，亦造成與公共危險罪部分條文解釋之困難。

本文建議我國刑法修正方向朝與國際法如「私人目的」及「另一船機」等重要原則一致，以與國際法規範接軌。

關鍵字：海盜罪、私人目的、另一船舶



Abstract

A concern of nations has gradually transferred from land to ocean recently due to the development of international trade and the maritime resource. In opposite, some circumstances such as piracy disturb the maritime order and have threatened the benefits of the nations as well.

Piracy has existed in human history for centuries. However, it was not a crime in the first place, but a different lifestyle in the period of Greek and Roman. During the period of Great Navigation, the pirate even cooperated with nations. With the right from letter of Margue issued by the authorities, the pirate conducted legal robberies. Nevertheless, because of the increasing strength of nations and the unrestrained piracy, nations had shifted to prohibit and struck piracy, therefore piracy was nearly vanished. In 20th century, piracy has resumed in some undeveloped nations, and is more organized than ever, deeply threatening the international benefits. As a result, some nations even send troops for pirates tackling. Piracy is “Hostis humani generis”(enemy of mankind), before 20th century it was ruled by Customary international law, and after the establishment of the league of Nations, the league began to conduct the Draft Provision for the Suppression of Piracy, then Harvard University conducted the Research in International Law Draft Convention on Piracy as well. After that, the United Nations conducted The Geneva Convention on the High Sea. And most importantly, in 1982, United Nations conducted the United Nations Convention on the Law of the Sea. In order to tackle the modern pirates, in 1988 the treaty” The 1988 Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation” has been signed to tackle the new type of pirates

Some nations such as the United States, Japan and Singapore has legislated the Offences of Piracy, and also refer to international law or

treaty to modify their interior laws in regarding of reducing the dispute over jurisdiction.

And Taiwan legislated the Offences of Piracy at the year of 1928, and the Ministry of Justice conducted Criminal Code revised Draft in 2003 and 2004 separately, and revised the code in 2006, however, most of the crucial disputes of the Offences of Piracy have not been revised. The most crucial defect is the constitutive element. It causes the insufficient protection of the legal interest and the dilemma between the offences of piracy and other offences. Even the Offences of Piracy is a severe crime, but lack of the Attempt and preparatory crime.

This article provides the advice that the revise of the Offences of Piracy may refer the main principle of international law or treaty such as ” in private end” and “against another ship or aircraft” as to keep coherently with international law.

Key Words : the Offences of Piracy 、 in private end 、 against another ship

感謝辭

有志者事竟成，終於可以畢業了。工作後才開始想念讀書的單純美好及學校的氛圍，於是進了東海做個上班族學生。蠟燭兩頭燒、下課時頂著大肚山冷風冬夜的滋味，在這回首整理離校思緒的前夕，居然一點一滴的回甘了起來。

回首這一路，因在職及工作地遷調的關係，使得修業時間遠較其他同學長。而論文得以順利付梓，要感謝的人很多，首先要感謝的是高金桂老師，感謝高老師犧牲課餘休息時間，在學生準備論文的期間，由大綱架構、各章節定調討論及文句內容斟酌等等，耐心地提攜及指導，使得論文得以逐漸成型。

其次，要感謝口試指導教授鄭善印老師及柯耀程老師，在今年颱風頻仍的6月裡，南下北上地百忙中撥冗前來為學生口試，特別感謝鄭老師於口試前和緩的引導介紹，讓臨場壓力降低不少，另外感謝柯老師在論文相關議題，尤其是刑法世界主義的指導，使論文得以更臻完整。

此外，也要感謝學校的其他老師，在課堂上，從不同的角度啟發法律上的見識，還有一同修課的同學們，雖然彼此背景大多不同，更引發思考的火花，讓整個學習過程增添樂趣。

最後，要感謝東海大學提供一個美麗的校園，每當論文停滯不前、思索困頓時，從法學院古典建築走下，兩旁青綠的文理大道，簇擁著盡頭路思義教堂，在暖暖夕陽裡，徐徐地慰撫著渴望出口的徬徨。

目次

第一章 緒論.....	1
第一節 研究目的.....	2
第二節 研究範圍.....	3
第三節 論文架構.....	3
第二章 海盜行為的基本態樣.....	5
第一節 東方的海盜態樣.....	5
第二節 西方的海盜態樣.....	7
第一項 古希臘羅馬時代的海盜態樣.....	7
第二項 中世紀的海盜態樣.....	9
第三項 近代的海盜態樣.....	10
第三節 現代海盜行為態樣.....	12
第一項 現代海盜現象的成因.....	13
第二項 現代海盜行為的模式.....	16
第四節 小結.....	20
第三章 國際條約海盜規範之發展.....	23
第一節 習慣國際法的形成.....	23
第二節 一九二六年國際聯盟制止海盜行為草案.....	32
第三節 一九三二年哈佛海盜行為研究草案.....	34
第四節 一九五八年日內瓦公海公約.....	37
第五節 一九八八年羅馬制止危害海上航行安全之非法行為公約 (制止海盜行為草案).....	41
第六節 其他國際組織對海盜行為之定義.....	43
第七節 小結.....	47
第四章 聯合國海洋法公約有關海盜行為之規範.....	51
第一節 一九八二年聯合國海洋法公約第一百零一條.....	51
第一項 須以私人船舶或私人飛機為工具.....	53
第二項 須對船舶飛機或船機上的人員或財物所為.....	55
第三項 須在公海或任何國家管轄範圍以外之地區所犯... ..	58
第四項 須是非法的暴力、扣留或掠奪行為.....	61
第五項 行為的動機須基於私人目的.....	63
第二節 其他有關海盜行為之規範.....	65
第一項 一九八二年聯合國海洋法公約第一百條.....	65
第二項 一九八二年聯合國海洋法公約第一百零二條.....	66

第三項 一九八二年聯合國海洋法公約第一百零三條.....	66
第四項 一九八二年聯合國海洋法公約第一百零四條.....	67
第五項 一九八二年聯合國海洋法公約第一百零六條.....	68
第六項 一九八二年聯合國海洋法公約第一百零七條.....	68
第七項 一九八二年聯合國海洋法公約第一百零五條.....	70
第三節 國際法學者對公約規定的評論.....	71
第四節 小結.....	73
第五章 外國海盜行為立法例.....	75
第一節 歐美國家.....	75
第一項 美國.....	75
第二項 加拿大.....	77
第三項 德國.....	79
第二節 亞洲國家.....	80
第一項 日本.....	80
第二項 新加坡.....	82
第三項 中國.....	84
第三節 各國規範比較.....	86
第四節 小結.....	88
第六章 刑法海盜罪構成要件分析.....	91
第一節 立法目的.....	92
第二節 犯罪構成要件.....	95
第一項 普通海盜罪.....	95
第二項 準海盜罪.....	104
第三項 海盜罪之加重結果犯.....	106
第四項 海盜罪之結合犯.....	107
第三節 海盜罪與強盜罪之比較.....	110
第四節 我國海盜罪之修法趨向.....	112
第一項 二〇〇三年修正草案內容介紹.....	112
第二項 二〇〇四年修正草案內容介紹.....	114
第三項 修正草案評析.....	118
第四項 我國海盜罪修法芻議.....	122
第七章 結論與建議.....	125
第一節 結論.....	125
第二節 建議.....	128

第三節 說明	132
附錄	135
附錄 1、1926 年國際聯盟國際法漸進編纂專家委員會支會報告書	135
附錄 2、1932 年哈佛海盜行為研究草案	137
附錄 3、1958 年日內瓦公海公約第 14 至 21 條	143
附錄 4、1982 年聯合國海洋法公約第 100 條至第 107 條	145
附錄 5、1988 年羅馬制止危害海上航行安全之非法行為公約 ...	147
參考文獻	159
一、中文部分	159
(一) 書籍	159
(二) 期刊	160
(三) 論文	161
二、英文部分	163
(一) 書籍	163
(二) 期刊	163



第一章緒論

近來海洋因藍色國土概念的興起、國際海運的蓬勃發展及海洋經濟效益的日趨重大，世界各國逐漸將關注重心由陸地轉至對海洋資源、秩序之重視。自聯合國海洋法公約生效後，各國無不重視發展海洋事務及保障海洋安全，相對而言，對於破壞海洋安全之情事，如海盜行為亦引起各國密切關注。海盜不是現代社會的新議題，其存於人類歷史已久，僅十八世紀後因國家權力擴張，海盜棲地減少，使其在相當長的時間內幾乎消弭，至二十世紀八十年代末，海盜復於某些內政不彰、經濟落後國家沿海出現，威脅著眾多國家海上利益，現今世界重要航道及某些特殊區域海盜事件日益頻仍，危及海上航行安全。

我國漁業、航運及貿易均十分發達，船舶遭受海盜攻擊脅持事件時有所聞，對我海洋秩序及航行安全產生莫大的威脅，我國貨輪亦曾於非洲索馬利亞沿岸遭受海盜襲擊¹。因此討論已久的海盜罪構成要件，仍有再度檢視的必要。

船舶於海上遭搶、劫持之案例，常涉及重大的人身安全或財產上的損失，亦為國際間矚目焦點，某些國家甚至派兵護航危險區域之航行船舶。而面對海盜行為之猖獗，我國應如何加以因應、規範？以保障我國漁民、商船之航行安全。

我國刑法第三百三十三條有關海盜罪之規範向被批評為具文，除受實務判例見解限縮適用範圍外，現行規定亦難符實需，且未與國際規範合致。法務部二〇〇三年、二〇〇四年兩次不同版本之刑法部分修文草案中亦未見解決方式，而二〇〇六年雖著手修法，惟其幅度甚少，有關海盜罪之重要爭議，亦未曾置喙，致使我國刑法在海盜行為相關議題上，實難以實際適用，並與一九八二年聯合國海洋法公約或其他公約產生扞格。而海盜行為發生地係跨國性海洋，雖我國目前並

¹ 檢視網頁 <http://tw.news.yahoo.com/article/url/d/a/081004/19/171kc.html>，查訪日期：2010年12月2日。

非各海盜行為相關公約之締約國，但為解決實務適用上困難，且不可能自外於國際社會有關海盜問題的看法，因此於修法或法律適用方面，仍應參酌相關國際條約規範，資為妥適。

第一節 研究目的

近來國際社會海盜案件頻仍，已有數國派遣軍隊前往海盜猖獗海域巡護，以保護本國國民安全。依地區來看，近來海盜事件多發生於南中國海及非洲沿海一帶，我國身處亞太地區，四面環海，因海上運輸及遠洋漁業發達，曾有漁民受海盜襲擊新聞，然實務上卻甚少出現適用海盜罪之情形？其原因一方面係我國刑法海盜罪規範與國際法海盜行為主體、客體要件差異所致，但更重要的實質原因是我國海洋實力，不足以逮捕海盜。且過去實務上最高法院二十五年上字第五十四號判例，對刑法第三百三十三條海盜罪構成要件中「駕駛船艦」的「船艦」作限縮解釋，認為係指具有相當之實力並能行駛海洋，與海軍船艦有類似之設備者而言之船舶方為當之，如此解釋限縮了海盜罪的適用範圍。所幸該判例已於二〇〇三年五月二十日經最高法院九十二年第九次刑事庭會議決議不再援用²。

又海盜罪既稱「駕駛船艦」，則犯罪地點必在海上，犯罪行為必須為駕駛船艦。因此舉凡以岸上武器、海平面下潛艇或以駕駛航空器等方式威脅船舶，均不屬本罪之範圍；此就海盜罪所保護之法益，實欠周延，實有檢討必要。

本文希經檢視國際社會對海盜行為定義的沿革及他國立法例之參酌，探討我國現行海盜罪相關規定之缺失，並對現行法制提出修法

² 參最高法院 92 年度第 9 次刑事庭會議決議。檢視網頁：<http://jirs.judicial.gov.tw/Index.htm>，查訪日期：2010 年 5 月 25 日。

之芻議，期我國海盜罪相關規範得以切實可行，以保護海外我國漁商船，並與國際社會規範接軌，減少管轄權爭議。

第二節 研究範圍

依現存歷史文獻，早於古希臘羅馬時代即有海盜行為之記載，其存在迄今已有數千年歷史。然海盜行為概念並非亙古不變，其面貌、態樣隨國家權力及各時期政經情勢的變遷而不同。

由於海盜行為係萬國公罪，其歷史軌跡遠久，故本文首先介紹東、西方海盜概念的變遷，並檢視重要國際組織及若干國家海盜行為規範之沿革，以掌握海盜行為之全般面貌，以擴大擷取合適我國之修法參考來源。

另本文之我國現行刑法海盜罪修正建議，主要將參考一九八二年聯合國海洋法公約對海盜行為定義的角度，並分析法務部二〇〇三年、二〇〇四年兩次刑法修正草案中與海盜罪相關之條文，及參考國內外學者、國內實務及相關論文所提供之意見，作為本文研究之範圍。

第三節 論文架構

本文之研究架構，分為七章，內容分述如下：

第一章 緒論分為以下數節：研究目的、研究範圍及論文架構。

第二章 海盜行為的基本態樣首先分別就東西方海盜態樣，東方海盜由明末時期迄清朝、西方海盜由古希臘羅馬時代、中世紀、近代及現代等時期，探討各時代海盜態樣之演變。

第三章 國際條約海盜規範之發展介紹國際間因應海盜行為的猖獗現象，由習慣國際法的形成、一九二六年國際聯盟制止海盜行為草案、一九三二年哈佛海盜行為研究草案、一九五八年日

內瓦公海公約及一九八八年羅馬制止危害海上航行安全之非法行為公約為基礎，並參考國際海事組織、國際海事局等重要國際組織相關規範，以探討國際海盜行為規範之演進。

第四章聯合國海洋法公約有關海盜行為之規範，內容包括公約第一百條至第一百零七條規定。

第五章外國海盜行為立法例分別就歐美及亞洲等若干國家，介紹其海盜行為的規範，包括美國、加拿大、德國及日本、新加坡、中國等國立法例。

第六章我國刑法對海盜罪構成要件的探討探討我國刑法第三百三十三條第一項「海盜罪」、第二項「準海盜罪」、第三項「海盜罪之加重結果犯」及第三百三十四條「海盜罪之結合犯」等，並介紹我國二〇〇三、二〇〇四年修正草案之內容及二〇〇六年修正內容。

第七章結論與建議歸納本文之研究心得，並提出修法之建議。

第二章海盜行為的基本態樣

海盜行為東、西方社會皆有之，現今幾已成為世界各國法制所規範之「萬國公罪」(Hostis humani generis)，而其歷史由來久遠。在東方社會，依史料記載，中國東南沿海一帶的海盜，曾猖獗多時；時至今日，南中國海的海盜，仍是困擾國際航線的一大隱憂，使得該航線被稱為「國際黑色航線」之一¹。

於西方社會，海盜早於古希臘、羅馬時代即存在，中世紀北歐海盜甚至融入歐洲數個國家或甚至取代當地政權，合法取得統治權，可見其勢力之強大²。

而近年海盜出現於一些內政不彰的國家如非洲索馬利亞一帶，往來該海域的船隻經常遭到洗劫，引起國際關注，某些國家更派遣軍隊對付海盜。而現代海盜不同於傳統文學作品形象，如骷髏頭、人骨交叉旗幟，其性質截然不同以往，其組織、結構在所不同，部分海盜更有科技化及集團化之徵象。

海盜行為態樣不斷改變，本章爰由東、西方社會的角度切入，闡述古希臘、羅馬時代迄今的海盜概念、演變及歷史，期能於進入討論主題前，提供更寬廣的視野。

第一節東方的海盜態樣

在東方社會，海盜約起源於中國南宋時期，最早對海盜係以「倭寇」稱之。「倭寇」一詞首先由高麗人即現今韓國人，用以稱呼來自日本的海盜。日本於平安時代末期(約中國南宋)，國內開始發生戰亂，

¹ 陳護元，全球海上船舶遭遇海盜行為與持械槍劫之研究，中央警察大學海上警察研究所碩士論文，頁12。

² 廖月娟譯，大崩壞，時報出版，2006年，頁178至180。

武士階級戰敗後，四處流竄，漸有人乘船渡海，侵入朝鮮，於朝鮮沿海各地搶奪為業。隨著日本國內的動亂趨劇，海上的倭寇就愈猖獗，騷亂地區也愈來愈多。

倭寇的動亂也影響中國沿海，中國於明朝明太祖登基後，厲行海禁政策，停止對外貿易，並派使臣至日本，協調幕府將軍派兵征服九州，即當時海盜的大本營，並給予幕府將軍足利義滿對明朝貿易的獨佔權，此舉對於倭寇打擊甚大，後日本國內有較長的和平時間，海盜之害也較緩和³，且明朝立國初期尚注重海防工作，縱有海盜騷擾，也立刻為守軍擊退，並不能構成嚴重威脅⁴。

至中國明朝中期，日人因爭奪對中貿易權而於中國內地滋事，明世宗即禁止中日貿易，此舉反使貿易活動地下化。且後明朝政治不修，海防執行鬆垮、軍備廢弛，海盜大起。嘉靖年間的海盜，活躍於長江一帶及福建、廣東沿海；萬曆以後的海盜，活動範圍則擴及南中國海各地。他們以台灣、澎湖及金門等處為盤據地點，大肆打劫沿海漁商船、赴日的外國商船或兼併其他海盜，以擴大勢力⁵。其中最知名海盜首推鄭芝龍，其受惠於明朝海禁政策而涉及走私獲利甚豐，勢力龐大。明朝末年，鄭芝龍雖受招撫，但仍不從官府指揮，繼續從事走私，後因清軍南下，鄭芝龍降清，海盜活動才暫告平息⁶。

台灣鄭氏王朝平定後，清朝海境雖告肅清，但仍未完全消弭海盜。至清朝乾隆年間，沿海地區人口大增，米糧不足，且該地靠海，居民原具有造船、航行技術，遂使許多遊、漁民起意為盜。嘉慶年間，蔡牽係當時著名海盜，其不僅打劫漁商船，更強制商船購買稱為「打單」的通行證，行收保護費之實⁷。

³ 呂正理，另眼看歷史(上)，遠流出版社，2010年7月，頁322至323。

⁴ 潘敏德，明代中期以後中國沿海的海盜活動，史繹，15期，1978年9月，頁110。

⁵ 陳護元，前揭書，頁10。

⁶ 潘敏德，前揭書，頁124。

⁷ 卞鳳奎譯，東亞海域與台灣之海盜，博揚文化，2008年，頁75。

第二節西方的海盜態樣

西方海盜，近年因娛樂電影而形塑浪漫形象，而其於古希臘、羅馬時代即已存在，並隨著地理大發現、國際貿易興盛等因素，致使海盜行為更行猖獗，現今又於非洲索馬利亞等國家出現。是以，聯合國海事組織在一九九五年舉行之海事安全委員會(The Maritime Safety Committee)第六十五次會議中指示該組織秘書處，自一九九五年七月起發行有關船舶遭遇海盜與持械搶劫的月、季報⁸，以全盤掌握海盜肆虐動態，可見問題之嚴重。

近來海盜更有與恐怖分子結合趨勢，隨著科學技術進步，若干激進團體克服海洋行動能力限制，或結合海上犯罪團體、走私團體，對於西方國家的海上運輸或岸上重要政經設施進行攻擊，使得實務上對於海盜行為的認定更趨困難。

第一項古希臘羅馬時代的海盜態樣

「海盜」(pirate/piracy)一詞，係由拉丁文"pirate"及希臘文"peirates, peirato"演變而來，西方近代對「海盜」一詞的法律意涵，係承自於古羅馬希臘時期的法律與習尚，因此欲了解西方的海盜問題，自應回溯至古羅馬希臘時代，方得一窺海盜概念的演變⁹。

古希臘人對海盜的概念，可由其生活形態、致富方式與道德觀等方面切入，依早期希臘文學著作荷馬史詩「伊里亞德」及「奧德塞」¹⁰，可察知當時愛琴海地區的政治生活中，已出現海盜的描述。為何海盜會最早出現於希臘地區，係因愛琴海地理環境使然。希臘四周山

⁸ 陳彥宏、陳淑玲，海盜現狀與防治作為分析，第 17 屆水上警察暨兩岸海上執法學術研討會論文，2010 年，頁 157。

⁹ 李仲景，從國際法海盜行為規範探討我國刑法海盜罪之修法，東海大學法律學系研究所碩士論文，2005 年，頁 35。

¹⁰ 荷馬史詩是現存最早描述海盜的文學著作，作者荷馬生存年代約西元前 10 世紀。

脈阻隔，城邦間聯繫全依海路，因此海洋為當時重要貿易樞紐，控制了海洋即控制一切，因此海盜當時不啻一種穩妥的致富方式¹¹。

依「伊里亞德」記載，古希臘人合法的生活形態之一，即係依靠戰爭取得的戰利品以生存致富，這與海盜以組織性武力掠奪生活所需並無太大差異。該書內容多處記載掠奪他人財產致富的對話，上開行為在當時不被認為是犯罪，僅是代表某些地區的特殊生活方式。而海盜一詞，第一次出現於西元前一百四十年左右，係描述東地中海一帶某些特殊政經團體的態樣¹²，即海盜是一種特殊生活方式，遠非犯罪行為。

於羅馬時代，海盜的概念略有轉變，其不再只是某些人的特殊生活方式，而帶有些許價值判斷意味，此時海盜行為雖被認為不道德，但尚非羅馬法下的犯罪¹³。羅馬人所謂的海盜行為也不必然是發生在海上，而僅是一種抽象概念，可能指由海盜組成的村落，拒絕接受羅馬統治的霸權的團體而已¹⁴。

西元前二六四年，羅馬與迦太基爆發了爭奪西西里島支配權的戰爭，即歷史上所稱的布匿戰爭(Punic Wars)，戰爭共發生三次，最終是迦太基為羅馬所滅¹⁵，由羅馬取得地中海西部的霸權。但羅馬利用戰爭的軍力，開始在地中海沿岸地區征戰，而被征服地區的人民大多以對抗羅馬為由，轉成為海盜，激化地中海的海盜橫行¹⁶。後因海盜猖獗，幾乎阻斷了愛琴海及地中海貿易活動，致羅馬進口物資銳減，羅馬政府遂派兵剿盜。西元前六十八年羅馬元老院委請龐貝(Pompey the Great)出兵肅清海盜，但依程序言，其仍未將這些海盜視為法外之民，而是將其以叛徒或敵人看待¹⁷，因此古羅馬之所以清剿海盜，僅係其

¹¹ 李文沛，國際海洋法之海盜問題研究，中國法律圖書有限公司，2010年3月，頁12。

¹² Alfred P. Rubin, *the law of Piracy*: University Press of the Pacific, 2006, p. 6。

¹³ Alfred P. Rubin, *ibid.*, pp. 13-14。

¹⁴ Alfred P. Rubin, *ibid.*, p. 2。

¹⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/Punic_Wars, access on 2011/12/28.

¹⁶ 吳鏘煌譯，海盜事典，城邦文化事業股份有限公司，2008年2月，頁24至25。

¹⁷ Barry Hart Dubner, *the law of International Sea Piracy*, The Hague, Nijhoff, 1980, p. 2。

主張具地中海東岸領域權和海上管轄權的宣示表現。雖海盜行為已有千年歷史，但阻礙古羅馬貿易，亦不符羅馬政權對世界秩序的看法，因此方需加以抵制，正如 Rubin 教授言：「海盜行為的古典意義並未暗示著它在現代國際法下係屬犯罪或違法行為，它可能只是一種政治行為¹⁸。」

第二項中世紀的海盜態樣

橫行海上的海盜並未因古羅馬的大舉掃盪而銷聲匿跡，在其內政紛擾無暇他顧之際，海盜勢力悄悄復甦。中世紀時期，海盜問題依舊困擾各國，中世紀為海盜發展期，也是北歐海盜的興盛期，西元約八世紀末至十一世紀，北歐海盜扮演當時重要社會角色，其征戰歐洲海洋、北非及中東等地，由斯堪地納維雅半島駕著特殊維京船南下，橫行東西歐洲，由河川深入俄羅斯，經黑海，抵達地中海，均無往不利，考古學家曾於瑞典的考古地點，發現遠自西班牙、埃及、敘利亞及巴格達等地的財物¹⁹。十四世紀偉大的古羅馬歷史學家 Ranulf Hidgon 曾以拉丁文撰寫歷史著作，在著作中其將 "Viking" 稱為 "Dani Pirate"，此用語後來影響牛津大學教授 John de Trevisa，其以英文翻譯，將 Pirates 譯成 sea thieves²⁰。

在英文著作中，最早使用 "Pirate" 一詞則是十五世紀中葉的牛津英文字典，但當時這種用法並無法律內涵，海盜行為也依舊不被視為違法行為²¹。

同時期在亞洲東南沿海、阿拉伯海及波斯灣地區也開始出現海盜。在阿拉伯海，隨著七世紀阿拉伯勢力的擴張及為報復歐洲「十字軍」東征造成的損害，阿拉伯人發起聖戰，為削弱敵人不擇手段，使得大量阿拉伯人以海盜為名加入聖戰。七世紀初，因伊斯蘭教勢力的興盛，

¹⁸ Alfred P. Rubin, *ibid.*, p.13.

¹⁹ Alfred P. Rubin, *ibid.*, p.11.

²⁰ P. W. Birnie, "Piracy: Past, present and Future", *Marine Piracy*, Vol. 11(1988), p.163.

²¹ P. W. Birnie, *ibid.*, p.164.

海盜再度侵襲地中海區域，但當時地中海的伊斯蘭教徒海盜及基督教徒海盜彼此對立，其中以巴巴利亞海盜(以非洲大陸北岸為據點的伊斯蘭教徒海盜)、可爾盛亞海盜(以馬爾他島為據點的基督教徒海盜)及烏茲可基海盜(在亞德里亞海活動的基督教徒海盜)等三個海盜集團最有名，其中巴巴利亞海盜活躍至十九世紀中葉²²。

即使海盜行為在中世紀仍不構成違法，但世界上多數國家仍試圖予以制裁。中世紀後期基督教世界的君主常以互惠條款來懲治海盜，受害較深的波羅的海國家亦曾於十三世紀漢薩同盟(Hanseatic League)的法令規定，一旦接獲海盜出沒訊息，距其出沒地點最近的港口須立即派艦消滅海盜，所需經費由同盟國分擔。當時各海洋大國也有類似的規定，但由於沒有一個國家擁有常備艦隊，實無法有效維持海上秩序，因此形同具文²³。

第三項近代的海盜態樣

十六世紀為海盜的轉型期，隨著海上貿易的頻繁及帝國主義的發展，歐洲各海上強國為增加財富及軍事競爭力量，盛行所謂的「私掠制度」(Privateering)，此時海盜由過去小規模、特定地域的掠奪，轉變為有組織的國家行為或為國家認可之行為，甚至是國家或君主資助的活動，最明顯的轉變是順應國家或君主需求，發展出合法且公開的「私掠船」型態。

私掠船意指國家於戰爭時期，可由交戰國頒發「私掠狀」(letter of Margue)授權武裝私船為私掠船(privateers)，從事緝捕敵國船舶之行為。中立國之船舶亦可接受某一交戰國的私掠狀，從事上開緝捕行為。只要私掠船確實依據私掠狀的授權範圍，攻擊且掠奪對象為敵國船隻，

²² 吳鏘煌譯，前揭書，頁 10 至 11。

²³ Ethan A. Nadelmann, "Global Prohibition Regimes: The Evolution of Norms in International Society", International Organization, Vol.44, 1990, pp.486-487.

其緝捕即為合法，不受到懲罰²⁴。私掠所得貨物，亦可透過「捕獲法院」(Prize Court) 合法公開販售私掠物，授權私掠的政府亦能分霽其利益²⁵。私掠船即如海盜船般攻擊敵國船隻且從事掠奪行為，而政府承認其合法性，並將其視為削弱敵國戰力且增加自己財富之方法。

惟該制度發展到後，不僅戰時私掠被承認是合法，並擴張至和平時期，私掠船亦可藉政府頒發的報復狀 (letter of Reprisal) 掠奪敵國船隻以彌補戰時遭受敵國海盜掠奪的損失²⁶。如此發展，私掠和海盜的分野逐漸模糊。而私掠船本身亦發生漠視私掠狀限制之現象，在戰爭期間，私掠船經常漠視私掠狀所載的各項限制，攻擊中立船或友邦船舶；戰爭結束後，這些經驗豐富的私掠船，不是改為其他政府繼續從事戰時私掠活動，就是轉入非法成海盜，即便是後者，也不難找到願意提供保護以換取利益的政府官員，因此可說是私掠制度助長海盜活動²⁷。

西方歷史上著名的海盜「黑鬍子」(Blackbeard)，本名愛德華·蒂奇 (Edward Teach 或 Edward Thatch)，初期即為英國私掠船的水手，因私掠制度受政府禁止後，其已習慣海上搶奪的生活，不願解甲上岸，反而武裝船舶攻擊英國商船，並造成來防的英國皇家海軍船艦損失慘重，從此一舉成名，整個大西洋兩岸陷入連皇家海軍都無法確保安全的心理恐懼²⁸。

私掠制度進行至十七世紀，歐洲在經濟、外交均有相當程度轉變，且新大陸的發現，原本侷限的歐陸世界觀重新改觀，海上貿易與國際經濟活動活絡，與殖民地往來密切，亦提供海盜極佳的生存空間，各國除必須面對非基督教世界與殖民地地區帶來的衝擊外，海盜的橫行與私掠船的不受控制更對各國海上貿易及國際經濟造成莫大損失，不受

²⁴ 黃淑芳，國際法上海盜行為之研究-兼論南海海盜問題，政治大學外交學系研究所碩士論文，1999年，頁11。

²⁵ 黃淑芳，前揭書，頁12。

²⁶ Alfred P. Rubin, *ibid.*, pp. 21-22.

²⁷ 李仲景，前揭書，頁14。

²⁸ See <http://en.wikipedia.org/wiki/Blackbeard>, access on 2011/03/05.

控制的海盜漸成為各國海上交通安全隱憂，其嚴重性亦使歐洲各勢力紛起而共同打擊海盜，這個時期海盜已由原先用於增加財富及打擊敵國之工具，演變成嚴重危害國際關係與貿易之惡害。

十八世紀，隨著科學技術的發展，特別是蒸氣機的使用，官方造船技術的發展及各國海軍力量的增強，海盜面臨沉重打擊，十九世紀歐洲國家紛紛向外擴張，建立海外殖民地，直接阻止了海盜以無人島為據點發展的模式，也間接削弱海盜活動範圍。在此時期，國家權力的增長，確實重挫了海盜勢力，但仍未能使其絕跡。

伴隨著私掠制度的弊端叢生，一八五六年巴黎條約(the Treaty of Paris)正式廢止私掠船制度，猖獗多時的海盜行為終趨沒落²⁹。

第三節 現代海盜行為態樣

十八世紀末至十九世紀初相當長一段時間，各國打擊海盜的力度，隨著海軍實力的壯大、海域的加強管理及巡邏等，海盜近乎銷聲匿跡。但至二十世紀中期，海盜活動卻意外因國際政治、經濟形勢的變化，再度猖獗，復於某些內政不彰國家出現，且現代社會貿易來往頻繁，國際航量大增，航海技術進步及船舶多採自動化設備，大噸位船隻也僅配賦為數甚少的船員，使海盜行為易於得手，趨使海盜犯罪頻仍。

現代人對海盜的形象，或許來自好萊塢電影所描繪的頭繫紅色三角巾、戴黑色獨眼罩，站在飄著骷髏旗的帆船上，腰別尖刀等傳統海盜的刻板化印象。其實，現代海盜已截然不同於以往，隨著國際情勢轉變，如美軍撤出越南、蘇聯撤出阿富汗，許多軍事設備及武器流入黑市，造成海盜配備精良且具組織性，有跡象顯示他們可能與當地某些不肖政府官員勾結，打著愛國的旗幟，卻從事不法勾當，甚至是當地人默許的行業。

²⁹ 陳荔彤，論萬國公罪海盜罪之修法研議，臺灣海洋法學報第四卷第一期，2005年，頁7。

第一項現代海盜現象的成因

現代海盜現象為何意外死灰復燃，其原因甚多，舉目前海盜為害甚鉅的非洲索馬利亞共和國為例，該國自一九九一年即陷入無政府狀態，政權旁落軍閥，許多周邊國家趁著該國無政府狀態，便至該國海域捕魚，既未申請許可，也不遵守當地法令，致使該國漁民自組武裝力量，該國海盜自認為「海岸防衛隊」，自稱為保護處於無政府狀態下的海域利益及海洋生態而進行的自衛行為。而聯合國索馬利亞監察組二〇〇八之報告結論中認為，船東支付之贖金不斷增高，正助長該國沿海的海盜行為。另地理因素亦加劇索馬利亞海盜問題，其地處歐洲蘇伊士運河(Suez Canal)亞丁灣必經海域上，有許多小型漁船或貨輪行使該處，為海盜出沒提供天然之庇護³⁰。

二〇〇八年十月二日，英國皇家國際問題研究所(Royal Institute of International Affairs)，發表名為「威脅全球貿易，支持局部戰爭」(Piracy in Somalia: Threatening global trade, feeding local wars)的報告。其指出二〇〇八年，索馬利亞海盜已獲得上千萬美元贖金，而全球的海盜市場的贖金總額可能達一千八百萬至三千萬美元之間³¹。另政經情報顧問公司 Geopolicity 指出，至少一千五百人的索馬利亞海盜於二〇一〇年的犯罪所得約新台幣六十九億元，二〇一五年可望增至新台幣一百一十六億元，二〇一〇年全球經濟因海盜行為蒙受的損失約新台幣二千四百億元，二〇一五年預估達新台幣四千三百四十億元，五年間的成長率近百分之百。Geopolicity 用「合理利潤極大化的企業家典範」形容索馬利亞海盜，並預測隨著所得差距擴大，將有更多索馬利亞一般平民加入海盜行列，擴大海盜的勢力範圍。索馬利亞海盜二〇一〇年每人平均年收入折合新台幣約二百二十九萬元，是該國平均

³⁰ 蔡裕明，索馬利亞海盜與國際社會反海盜作為-兼論中國反海盜政策，第6屆恐怖主義與國家安全學術暨實務研討會，2010年，頁179至180。

³¹ 蔡裕明，前揭書，頁180。

國民所得的一百五十倍以上，由於驚人的利潤，趨使許多平民加入海盜行列或兼職海盜，這也解釋了索馬利亞海盜為何每年可增加四百人的原因³²。

而索馬利亞海盜的組織嚴謹、裝備完善，成員多為曾接受訓練軍人，配備大量威力強大武器及武裝小船，迫使多國政府紛紛派遣軍艦進入該國海域，甚至美國為首的北約組織與西方盟國，更針對該國海盜威脅編組聯合保安行動(Combined Task Force 150)，未參加聯合行動的國家，也紛紛派出軍艦護航³³，甚至我國亦考量派遣海軍前往護漁。

而綜觀現代海盜現象為何如此猖獗之原因，約可分為下列幾項因素：

一、快速發展的全球運輸

隨著國際貿易頻繁，全球幾個運輸的重要海域貨運量大增。以亞洲麻六甲海峽為例，其位於西方國家與亞洲的運輸要道上，為補給、轉運的重要地區，該海峽早是東南亞地區的重要海路要道，其為印度洋及波斯灣等港口至東南亞最近的海上距離。而一九九〇年後，拜亞洲經濟急速發展，亞洲各國內需擴大，促進該區域海運發達，大量通過麻六甲海峽的運輸船舶源源不絕提供海盜加害的犧牲品。在所有的被害船舶中，大噸位的船舶位居被害的首位，因其航速慢且甲板低，易於海盜登船。另外，漁船亦易被害，肇因於其航速低，且漁貨易於銷贓³⁴。

二、權宜船的使用(Flag of Convenience)

上開因素是造成海盜行為猖獗的客觀因素，而權宜船則是海盜行為猖獗的主觀因素。權宜船的意義係指船東為了某些特別原因如低稅賦、具匿名性等，將船籍註冊於某些非船東國籍國家之船舶。

³² 聯合報 A20，編譯張佑生，2011年4月22日。

³³ 蔡裕明，前揭書，頁183。

³⁴ Shicun Wu and Keyuan Zou, Maritime Security in the South China sea, Ashgate, 2010, p.84.

權宜船的數量於二次世界大戰後急遽增加，某些國家如巴拿馬，即有許多權宜船註冊。而權宜船雖可享有容易註冊或稅金便宜等好處，但最大的缺點在於往往受註冊為權宜船的國家，僅係貪圖權宜船的稅金收入，事實上缺乏保護註冊船舶力量，即當地政府僅是利用註冊之便收取稅金，無法有效管理以保護註冊船舶，此舉使得海盜有恃無恐，亦使海盜將權宜船重新註冊銷贓更為簡便³⁵。

三、沿海政府的內政敗壞

現今海盜問題亦與某些重要航線的沿海政府功能不彰有關，當地政府缺乏執法能力，如非洲索馬利亞或東南亞的印尼等。如索馬利亞之國家軍事的控制力量，並不及於全國所有區域，其內部軍閥或部族間的持續暴亂衝突，民不聊生，紛紛尋求其他經濟來源。另往來頻繁的國際運輸，也間接破壞了當地海洋生態，致使當地傳統的漁業衰退，漁獲量大不如前，嚴重影響當地漁民生計，致許多平民紛起為海盜。另外部分海盜行為，與當地政府官員關係密切，此係難以杜絕海盜行為根本原因之一，某些國家官員與海盜勾結，協助藏匿或銷贓，即便是當地警方接管被劫持的船舶，政府官員仍藉故指控船東涉及走私，沒收贓物後，將海盜釋放。特別在亞洲或南美的港口，有組織的海盜為確保行動便利且躲避追蹤調查，常與海港值勤人員或政府官員勾結，大大增加海盜攻擊脫逃可能性³⁶。

四、船舶自動化的提升

海盜攻擊事件與船舶構造有關，由於現代商船高度自動化，所需船員減少，在船上人力單薄的狀況下，一旦遭遇海盜攻擊，也往往缺乏反擊能力，而任由其擺布。因此海盜發動攻擊人數不多，往往僅約數人或十餘人即可成功劫掠。依海盜案件分析，當船舶

³⁵ Shicun Wu and Keyuan Zou, *ibid.*, p.86.

³⁶ 李文沛，前揭書，頁 56。

處於狹窄航道，夜間或能見度不佳時，最易遭受海盜登臨，且海盜所受的反擊程度不強。惟並非所有海盜攻擊案例，當地政府均乏執法能力，在某些案例中，海盜攻擊地點顯示出領海劃分限制了單一政府機關有效反應問題，如馬來西亞與印尼僅相隔麻六甲海峽，但海峽為狹長型，在某些位置甚至僅隔二十七海哩，海盜可輕易逃入另一國領海，造成查緝困難。因該問題需跨國共同解決，但曠日費時的海域劃界與近海資源的爭端，阻礙了執行機關的共同合作³⁷。

五、政府經濟體質的影響

當地政府無法及時有效持續打擊海盜，往往肇因於國家經濟體質條件，如一九九七年的亞洲金融海嘯發生，東南亞諸多國家貨幣貶值，相關支出大幅縮減，進而影響海上巡邏頻率，如當時的印尼，其國防支出減少達六成，政府忙於處理國內政經問題，實無暇顧及海上航行安全³⁸。

六、冷戰的結束

二十世紀八十年代末及九十年代初冷戰結束，由兩方面促成全球海盜案件的增加。首先，冷戰時期大量武器及軍用物資透過多種管道流入組織犯罪集團手中，包括先進殺傷性武器及通訊設備等，大大增強海盜行動及部署能力。另冷戰結束後，美俄兩大陣營巡戈海洋的軍艦急劇減少，而這些軍艦在冷戰時期，對於海盜行為的抑制，或多或少產生一定效果³⁹。

第二項現代海盜行為的模式

現代海盜犯罪常與當地經濟狀況或政府治理能力密切關聯。如索馬利亞海盜，該國海盜船一般偽裝成漁船，後再分乘快艇發動攻擊，

³⁷ Shicun Wu and Keyuan Zou,ibid.,p.57.

³⁸ Shicun Wu and Keyuan Zou,ibid.,p.56.

³⁹ Shicun Wu and Keyuan Zou,ibid.,p.55.

攻擊範圍可達距離海岸數百公里遠之海域，對於海域安全危害甚大，茲舉國際重大案件如下：

- 一、二〇〇八年九月二十五日，該國海盜挾持烏克蘭貨輪「芬娜號(Faina)」，該貨輪載有俄羅斯售予肯亞的軍火，包括三十三輛二手T72型坦克、彈藥及其他武器，人質經五日挾持後，船東支付三百二十萬美元贖金，人質連同載貨一併獲釋。
- 二、二〇〇八年十一月十五日肯亞近海，該國海盜挾持載有二十五名船員、二百萬桶石油的沙烏地阿拉伯籍「天狼星號(Sirius Star)」油輪，船主付出三百萬美金贖金後獲釋。
- 三、二〇〇九年四月八日懸掛美國國旗的丹麥貨櫃輪「麥司克阿拉巴馬號(Maersk Alabama)」在該國首都摩加迪休東方約六百四十五公里的印度洋海域，遭該國海盜劫持，船上有二十名美國船員。經當局與海盜周旋，僅船長菲利普斯遭海盜挾持至另一艘救生艇上，美國隨即派出兩艘軍艦至該海域實施救援，經數日搜救，四月十二日美國海豹部隊成功狙擊三名海盜，船長安全獲救。

而我國遠洋漁船發達，遭海盜持劫案件時有所聞，我國外交部為協助台灣漁船防範海盜侵襲，除積極尋求國際合作外，另將台灣納入歐洲海盜動態情資網絡，更獲授權出版「防範索馬利亞海盜之最佳管理措施」(Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy，簡稱「反海盜手冊」)。外交部也建議仿效國外的做法，彈性允許台灣漁船持有槍械，或允許漁船聘請私人武裝保全公司(Private Armed Service)登船以保護船舶安全⁴⁰。而我國漁船遭海盜挾持重要案例如下：

- 一、二〇〇七年五月，台灣「慶豐華 168 號」漁船，二名台灣籍船員與十二名中國大陸籍漁工，遭索馬利亞海盜挾持，歷險五月，五

⁴⁰ 參中央社 2012 年 2 月 14 日新聞。

月二十五日海盜與船東談判陷入僵局，一名大陸船員遭殺害，同年十一月支付二十萬元美金贖金後獲釋。

二、二〇〇九年四月六日我國高雄籍遠洋鮪釣漁船「穩發 161 號」在印度洋塞席爾群島遭索馬利亞海盜挾持，後於二〇一一年二月十一日支付贖金方獲釋，期間二名船員病故。

三、二〇一〇年三月三十日我國漁船「日春財 68 號」於印度洋遭索馬利亞海盜劫持，歷經近一年談判，於二〇一一年四月方達初步協議，贖金由八百萬美元降至五百萬美元。惟同年五月二十一日該漁船卻被海盜作為海盜攻擊之母船，該船經與美國海軍軍艦交火，我國籍船長吳來于於美軍追擊海盜的過程中，遭炮火誤擊身亡⁴¹，為我國因海盜行為引發的嚴重外交事件。

另外，現代海盜已組織及集團化，共犯問題嚴重，於某些國家，更是政府官員或一般企業家加入共犯結構，重要案例如下：

一九九五年九月十三日賽浦路斯籍安娜席拉號(Anna Sierra)號貨輪運載一萬二千噸價值約五百萬美元之蔗糖，由泰國駛往菲律賓途中，遭約二十五至三十名持衝鋒槍、匕首的蒙面海盜登船挾持，海盜使用手銬限制船員行動，並將之監禁船艙。二天後海盜在越南外海放下救生筏及浮筒，讓船員離開自生自滅。所幸該船被路過越南漁民救起，不致釀成災害。後獲報該船正航向中國大陸海港，國際海事局(IMB)隨即派員調查，發現已更名為"Artic Sea"的安娜席拉號貨輪，原船船名字樣仍隱約可見。由此可見，該次攻擊係預謀策劃，因海盜在攻擊船之前便與中國當地貿易公司簽訂買賣契約，並收取超過一百萬美元預付款，足見海盜共犯情況相當嚴重⁴²。

而現代海盜不同於以往，其形態多樣，亦不同於中世紀以船為家，島嶼或陸地僅作為補給或銷贖之處所，其平常可能住於陸地，具正當

⁴¹ 參中國時報 2012 年 1 月 6 日新聞。

⁴² Stefan Eklöf, *Pirates in Paradise: A Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders*, NIAS Press, 2006, pp.70-71.

職業或與政府部門有關，僅將海盜作為兼職方法之一，其常具有組織、計畫性，往往是跨國海盜犯罪集團，背後主謀者可能是跨國企業或空頭公司，其擁有多國籍傭兵、四十節以上快艇、自動武器及全球定位系統等，甚至擁有通訊偵測設備以防止被害船隻對外求救⁴³。

而現今幾個海盜活躍地點，多位於重要運輸航線附近，如貨運或石油運輸航線。南中國海的馬六甲海峽百年來，即是海盜最活躍的地點，甚至可能有中國官員的涉入。而東非索馬利亞海盜亦因當地政府無法有效控管領土，造成當地居民以劫搶船舶為業，而掠奪船舶後，多以乘客、船舶或貨載換取贖金或逕將船體重新上漆出售牟利，放逐船員於大海載浮載沈。

甚至有一種快速成長的海盜行為稱「魅影船」(phantom ships)，在東南亞國家特別嚴重，其不需由擅長航行或船運者為之，有意圖者僅需先行鎖定一艘船作為「魅影」，接著前往一些東南亞國家的港口，以特殊管道聯繫當地海盜船長，以數十萬美元代價僱用，由其代勞劫船事宜⁴⁴。

而目前海盜較新趨勢係與恐怖攻擊結合，恐怖攻擊於美國九一一事件後，受全球政府關注，而海運的固有特性，使其易受恐怖份子襲擊。其原因包括船員來自世界各地，具極大流動性；國際運輸鏈上許多中間環節，運輸貨物來源、種類或所有人經常不明確。貨物從載貨港至目的港，通常涉及託運人、運送人、國際貨運代理人等多個主體，各方面間因遠隔重洋，彼此缺乏了解，難以認知對方真實身份。況且海洋面積遠廣於陸地，船舶易於偽裝，且海洋地理水文氣象複雜，世界各國政府對領海管理能力明顯弱於陸地，使海盜行為不易防範。

二十世紀前海盜活動係以經濟利益為主，現代出現以政治目的為主的海盜活動案件，美國九一一事件後，出現具政治目的的海上恐怖份子，以自殘方式執行恐怖攻擊，如美國驅逐艦事件，二〇〇〇年十

⁴³ Ryan, Nick, Crime Waves, Geographical May 2000, Vol.72, Issue 5, p.26.

⁴⁴ Ryan, Nick, ibid., p.31.

月十二日，美國海軍驅逐艦科爾(Cole)號停泊於葉門港遭受蓋達組織發動的小船自殺攻擊，致十七名美國士兵死亡、五十九名受傷⁴⁵。

這樣的結合使海盜的威脅更難應付，亦使海盜行為樣態更形複雜，國際社會對海盜行為的管轄與認定也因之更為分歧。

在這些海盜猖獗的區域，國際組織或地區組織性的會員國，均致力於各種共同打擊海盜的行動。而海洋無疆，只有相關國家攜手合作才能有效打擊海盜，如一九九一年麻六甲海峽周邊國家印尼、馬來西亞及新加坡等三個國家簽訂了「海盜防制對策協議」，自從三國聯合巡邏打擊海盜後，附近海域海盜即有降低趨勢⁴⁶。另外國際海事組織提出商船僱聘私人合約武裝保安人員構想，以在船上服執安全勤務，不失為妥適因應海盜問題的方法⁴⁷。

除跨國合作打擊海盜的行為外，目前首要解決的是海盜行為定義問題，因其涉及國際社會共同利益，各國共識不易達成，可能造成國家主權間的衝突，且國際規範亦缺乏強制力等情況下，更顯複雜。

第四節小結

海盜歷史淵遠流長，於東、西方社會均影響深遠，東方海盜於中國南宋時期，首因日本國內經濟、社會等內政因素，人民生計受影響，致使許多平民轉向海洋尋找謀生之道，造成當時各國沿海動亂不安，惟受侵擾之國家，亦因本身國力、內政力量強弱而受不同程度影響。

西方海盜，於古羅馬、希臘時期即存在，於古羅馬、希臘時期僅被認為係生活方式不同的群體，未被視為犯罪行為，中世紀則海盜影響範圍更行擴大，歐洲本土受北歐海盜嚴重侵襲，甚至於歐洲建立數個據點。在亞洲，阿拉伯海盜亦侵襲亞洲東南沿海、阿拉伯海及波斯

⁴⁵ http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/october/12/newsid_4252000/4252400.stm, access on 2011/01/23.

⁴⁶ Shicun Wu and Keyuan Zou, *ibid.*, p.77.

⁴⁷ <http://news.msn.com.tw/news2338767.aspx>, access on 2011/10/18.

灣地區。十六世紀海盜更進一步與國家權力相結合，其勢力藉海權世界的來臨擴張，藉國家合法授權之私掠狀以合法掠奪船舶，此時可謂海盜的黃金時期。但於國家權力穩固後，海盜行為因擾亂海洋秩序，受國家禁止而遁入非法，一八五六年巴黎條約更明文禁止私掠制度。近代隨著世界版圖的深入探索，無人的島嶼愈來愈少，海盜棲身之地縮減及各國海軍勢力逐漸堅實，海盜幾乎銷聲匿跡。

近代，又因某些國家內政不彰及社會經濟問題，導致海盜又形興盛。於世界各重要航線，以先進武器、組織及集團化的新型態，掠奪往來船舶，掠擄人質或貨物，換取鉅額贖金，或甚至以被劫掠的船舶作為海盜攻擊工具，或與當地政府官員勾結，以輕易銷贓或取得情報。另外海盜行為人已非往昔以船或獨島為據點，極可能是住在內陸，並具正當職業之一般人。

而美國九一一恐怖攻擊事件後，海盜與恐怖行動結合之態樣，使海盜行為的認定與處置更為複雜。而海盜引起的國際海洋安全議題，也趨使許多國家付諸實際行為，於若干海盜猖獗的海域，以武力捍衛己身權利。

第三章國際條約海盜規範之發展

第一節習慣國際法的形成

國際法院規約規定：「國際習慣，作為通例之證明而經接受為法律者」(international custom, as evidence of a general practice accepted as law)，其意義指「國際習慣，係經通例證明而為法律」，即國際習慣須有充足的國家實踐，證明其已然成為習慣國際法¹。

傳統上習慣國際法的形成，須符合客觀及主觀等兩大要件。客觀要件方面係指國際實踐須具有普遍性及一致性；關於普遍性及一致性條件，並不必然所有國家均採此實踐。此外對於利益相關國家之實踐，則通常給予高度重視，例如：沿海國家有關海域或主要海事國家對於船舶管轄權等主張，對於習慣國際法之形成，往往具有決定性的影響。而主觀要件部分，國際間有關海洋之慣例，須各國於主觀意思上認為存有必須遵守的法律義務，或是主觀上認定法律容許國家如此作為者方為符合，具備上述兩大要件，則此刻該國際習慣即成為「習慣國際法」。如：長久以來世界各國均容許外國商船無害通過其領海，且各國實踐上均為一致，即國家主觀上認為有法律義務必須容許外國商船無害通過其領海時，此時，該習慣即成為習慣國際法之一部分，各國商船在第三國均享有無害通行之權，此一特定習慣國際法即無害通行權，於焉成立²。

海洋的地位隨著國際貿易頻繁而更形重要，亦提供相當豐富之資源，與人類生活密不可分。國際法上對海盜行為的法典化工作雖於二十世紀初方起步，但海盜行為本身卻早於古希臘羅馬時代即已存在，當時海盜行為雖無國際條約或協議等明文規定，但是存在相關之國際

¹ 姜皇池，國際海洋法總論，學林文化事業有限公司，2001年，頁10。

² 姜皇池，前揭書，頁10至14。

慣例或稱習慣國際法，逐漸累積成今日國際海盜行為規範之基礎。因此，欲研究海盜行為，不宜直接探討國際法上之海盜行為，而忽略習慣國際法的重要性，換言之，欲了解海盜行為發展，必須由習慣國際法角度切入。

雖海盜為萬國公罪，依我國刑法第五條世界主義對海盜行為具備管轄權，然因海盜行為發生地依聯合國海洋法公約原則上僅限縮於公海，若多國均主張具備管轄權時，則國際實務上頗難處理，且依先程序後實體原則，案件欲進入實體的司法審判，首先應確認對本案享有管轄權的國家為何，再進一步以該國內國法為適用之依據，為了解管轄權的分配原則，爰先就船舶刑事管轄權的定義及認定原則予以介紹，以掌握管轄權意涵。

何謂船舶管轄權，其指對船舶享有權能的國家，對船舶上的民事、刑事與行政事項，得行使立法與執行的權限³。因此，對船舶享有管轄權之國家，得依其國內法對違法侵害行為，予以進行刑事追訴等。而關於船舶刑事管轄權的認定原則，約有以下幾種原則：

一、船籍國管轄原則

(一)國家對所屬船舶享有管轄權的依據，係基於浮動領土概念，認為船舶應被視為領土的一部分。我國刑法第三條後段，亦採用前揭浮動領土概念，將登記為我國船籍之船舶視為我國領土之延伸，而我國之國家主權亦及於此等浮動領土上。因此當船舶上發生犯罪事件時，我國得以屬地主義為基礎而主張享有刑事管轄權。

(二)但屬地主義亦有其限制，若船舶行使至沿海國的領海或內水範圍內，則可能造成兩國對船舶管轄權的競合，而形成國家主權衝突。是以現今國際社會大多不再嚴格採用浮動領土概念，而以船舶的登記國，也就是船籍國來決定船舶管轄國依

³ 陳荔彤，海洋法論，元照出版社，2008年，頁333。

據。該原則起源於一九二六年法國籍船舶蓮花號，其與土耳其籍船舶在公海發生碰撞，造成土耳其籍船舶八名船員死亡，法國政府主張船籍國管轄原則，要求加害人由法國管轄、審判；而土耳其政府主張被害人國籍管轄原則，要求加害人由土耳其審判。由於當時習慣國際法並未確立由船旗國取得專屬管轄的原則，法國無法舉證證明國際法禁止船旗國以外的國家對船舶行使管轄權，也就是說，法國無法證明船旗國之專屬管轄已形成國際習慣法。是以，國際法院判決認定兩國皆有管轄權，且兩者可競合管轄⁴。惟何國家有權授予船舶國籍？在習慣國際法的實務上，係採取「授權自由原則」，其意指只要授籍國與船舶之間具「實質與有效的聯繫」，有權國家即可授予任何船舶船籍⁵，且為單一船籍制，若有雙重船籍，則視為無國籍船舶⁶。

(三)船舶授籍的立法例上，大致上有三種制度，一是船舶所有人國籍主義，即船舶所有人之所屬國，有權授予船舶國籍，也就是船主與船舶屬同一國籍。二是船員國籍主義，即船長或船員之所屬國，有權授予船舶國籍。三是造船地主義，即造船地國家就是船舶國籍所屬國。但目前大部分國家，都以第一說為授籍條件，當然船舶的國籍仍係以登記之法定授權行為方得為之⁷。於船籍登記確立後，舉凡船舶上發生的刑事案件，船籍國均可以船籍所屬國為理由而行使管轄權。國際公約也大多採此立場，如一九五二年布魯塞爾公約第二條⁸、二

⁴ 洪期榮，論船舶之刑事管轄權與人船處理原則-以 1996 年福明輪案件為討論案例，國際海洋法與漁業問題國際研討會論文集，高雄市政府海洋局、國立臺灣大學海洋法律研究所發行，頁 250。

⁵ 聯合國海洋法公約第 91 條第 1 項：there must exist a genuine link between the State and the ship。

⁶ 聯合國海洋法第 92 條…be assimilated to a ship without nationality…。

⁷ 洪期榮，前揭書，頁 251。

⁸ Art.2 of the International Convention Relating to the Arrest of Sea-going Ships, Brussels, May 10, 1952: A ship flying the flag of one of the contracting States may be arrested in the jurisdiction of any of the Contracting States in respect of any maritime claim, but in respect of no other claim, but nothing in this Convention shall be deemed to extend or restrict any right or powers vested in any government or their departments, public authorities, or dock or harbour authorities under their existing

○○○年聯合國反跨國組織犯罪公約(U.N. Convention against Transnational Organized Crime 2000)第十五條第一項也有類似規定⁹，更何況海洋法公約第九十七條第一項亦作如此規定。

二、加害人國籍原則

(一)加害人國籍原則，係指對於發生在船舶上的犯罪行為，認定有權行使管轄權的標準係以加害人的國籍為原則，此原則不僅適用於單一船舶的犯罪行為，也可適用船舶碰撞後，過失責任的管轄權歸屬，其理論基礎係因國籍是國家與人民間之聯繫因素，國家有義務保護本國人民，若本國人民於本國領域外犯罪，為避免本國人(加害人)對他國法律的無知及防止被害人所屬國司法報復，即以國籍為基礎，將本國管轄權延伸至犯罪地，對本國人民行使管轄權，並適用本國法律¹⁰。

(二)我國刑法第六條及第七條前段即是採取此種原則，稱屬人原則，即我國公務員違犯在我國領域外犯特定罪及我國人於我國領域外犯特定重罪時，均可適用我國刑法處斷¹¹。聯合國海洋法公約亦採取船籍國與加害人所屬國等兩原則併用體例。

三、被害人國籍原則

(一)被害人國籍原則，係指對於發生於船舶上的犯罪行為，認定有權行使管轄權國家的標準，係以被害人的國籍為原則。但犯罪被害人與本國必須具備真實的聯繫關係，本國才可主張管轄權。此原則亦緣自於前述的蓮花號案件，其為土耳其主

domestic laws or regulations to arrest, detain or otherwise prevent the sailing of vessels within their jurisdiction.

⁹ U.N. Convention against Transnational Organized Crime 2000 Art.15

1. Each State Party shall adopt such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences established in accordance with articles 5, 6, 8 and 23 of this Convention when:

(a) The offence is committed in the territory of that State Party; or

(b) The offence is committed on board a vessel that is flying the flag of that State Party or an aircraft that is registered under the laws of that State Party at the time that the offence is committed.

¹⁰ 洪期榮，前揭書，頁 252。

¹¹ 林山田，刑法通論(上冊)，台大法學院圖書部，1998 年，頁 135 至 136。

張的管轄依據。但若被害人有數人，且分屬不同國籍，則管轄權將難以認定。因此，在蓮花號案件中，常設國際法院(Permanet Court of International Justice)於當時認定土耳其有管轄權，並非基於被害人國籍原則，而係因為法國無法證明國際法禁止船旗國以外的國家對船舶行使管轄權。

(二)許多大陸法系國家的立法例中，亦將被害人國籍管轄原則列入。我國刑法第八條也有類似規定，即外國人在我國領域外，對於我國人民違犯第五條及第六條兩條以外之罪，而其最輕本刑為三年以上有期徒刑，且依犯罪地的法律亦認為犯罪而設有處罰規定者，仍得適用我國法科處¹²。但英美法系如美、英國等國就未明確規範¹³。

四、保護性原則

(一)保護性原則，係指外國人或無國籍人在本國領域外破壞國家法益，本國以利益保護為依據，對該犯罪取得管轄權，而不論國外是否有處罰規定，所以保護性原則並不適用雙重犯罪原則¹⁴。

(二)我國刑法第五條也有類似規定，該條對內亂、外患、妨害公務、偽造貨幣、偽造有價證券及偽造文書罪等，發生於我國領域外而適用我國刑法，係因內亂、外患罪關係政府國家的存立安全，妨害公務罪足以妨礙我國公權力的行使，而偽造貨幣、有價證券等關係國家財政、金融等秩序，故不問我國人或外國人，雖在我國領域外違犯，仍應適用我國法科處，是以保護性原則所保護的法益，大多屬於國家法益¹⁵。

五、普遍性管轄原則

¹² 林山田，前揭書，頁 136 至 137。

¹³ 洪期榮，前揭書，頁 254。

¹⁴ 洪期榮，前揭書，頁 255。

¹⁵ 甘添貴，刑法各論(上)，初版，三民書局，2009 年 6 月，頁 26。

- (一)有關普遍性管轄原則(the universal jurisdiction)，國際間曾有「普林斯頓計劃」(The Princeton Project)，係由普林斯頓大學法律與公共事務計劃及若干國際人權團體發起，於二〇〇一年假該大學召開，會中為發展普遍管轄權之一般原則而討論，並做成結論¹⁶。其會議結論為「普林斯頓原則」(The Princeton Principles)，其第一原則對普遍性管轄權定義為「立基於犯罪本質之刑事管轄權，而不考慮犯罪地、犯罪行為人之國籍、被害人之國籍或其他與行使管轄權之國家之關聯性」¹⁷。
- (二)此即國際法上所稱之萬國公罪(hostea humani geneus)。此概念的起源，來自十七世紀格老秀斯(Hugo Grotius)於一六二五年所著的「戰爭與和平法」(On the Law of War and Peace)¹⁸。而該法律原則係出於世界法秩序整體性的觀點，認為凡屬特定的犯罪，不問行為人國籍，亦不問犯罪地在領域內或外，任何國家的刑法均有適用效力，惟刑法具強烈國家主權性，採取該原則必然將侵犯他國主權，因此適用範圍應嚴加限制，故各國刑法通常僅限必須透過國際司法協助，始能有效追訴或審判的國際犯罪適用¹⁹，我國刑法第十條亦對劫機罪、毒品罪、販賣人口罪、海盜罪等設有普遍性管轄權的規範。「普林斯頓原則」第二原則並指出海盜罪、奴隸罪、戰爭罪、違反和平罪、違反人道罪、滅絕種族罪及酷刑罪等，均為國際法下之嚴重犯罪，並有普遍性管轄權之適用²⁰。

¹⁶ 王慕義，國際法上有關戰爭罪、違反人道罪及種族滅絕之管轄，東吳大學碩士論文，2010年，頁18。

¹⁷ See <http://www1.umn.edu/humanrts/instree/princeton.html> accessed at 2012/04/20.

Principle 1 -- Fundamentals of Universal Jurisdiction

1. For purposes of these Principles, universal jurisdiction is criminal jurisdiction based solely on the nature of the crime, without regard to where the crime was committed, the nationality of the alleged or convicted perpetrator, the nationality of the victim, or any other connection to the state exercising such jurisdiction.

¹⁸ 王慕義，前揭書，頁6至8。

¹⁹ 林山田，前揭書，頁137。

²⁰ Principle 2 -- Serious Crimes Under International Law

1. For purposes of these Principles, serious crimes under international law include: (1) piracy; (2) slavery; (3) war crimes; (4) crimes against peace; (5) crimes against humanity; (6) genocide; and (7)

二十世紀前，國際間並未存在有關海盜行為之公約，是以「普遍性管轄原則」，此習慣國際法被認為係海盜行為之管轄原則，如前所述，其意指某些被視為嚴重妨礙國際社會整體利益之罪行的特殊管轄權，無論犯罪者之國籍為何、犯罪行為發生於何地，亦不論犯罪行為被害人是屬何國國民，只要該犯罪行為嚴重侵害國際社會的共同利益或良好秩序，而被各國公認為犯罪者，任何國家不論在其領域內外或不屬於任何國家管轄範圍，對該犯罪均有權予以緝捕，並以該國法律予以追訴、審判。

法理上言，一國對於某項犯罪之所以具有管轄權，係源自於該國與該犯罪行為間具有某項關聯性，例如該行為發生於該國領域內，或因行為人為該國國民，或因該行為侵害該國或其國民利益等聯繫因素等，但相對於上述之屬人主義、屬地主義等管轄權基礎，普遍性管轄原則之立論基礎則較不充足，且一國接受普遍性管轄原則固擴大其對外國人之管轄權，但同時亦使本國人於特定狀況下亦受他國司法管轄，因此普遍性管轄權之認定不得不慎重。

傳統海洋法將海洋分為領海與公海，扣除領海的部分，其餘部分均為公海的範疇，支配此一廣大海域之國際法基本原則即為「公海自由原則」(freedom of the high sea)，其係與普遍性管轄原則相互補充。而各國之所以願意放棄對部分海域的管轄主張，進而承認公海自由原則，係鑒於海運發展與自由貿易的需求，非不保持其自由狀況，而任由某部分海域為某國佔有，勢必影響其他國家對該海域的運用，唯有各自限縮管轄區域，維持公海自由，方能使各國均受其利。依公海自由原則，公海不屬於任何國家，任何國家亦不能對公海主張排他管轄。

torture.

2. The application of universal jurisdiction to the crimes listed in paragraph 1 is without prejudice to the application of universal jurisdiction to other crimes under international law.

惟公海自由雖應予保障，但不能毫無限制而淪為無法之地，否則公海自由亦無法獲得保障。

關於公海規範可分為兩大類：一為一般法律原則；另為特殊法律原則。前者係指船旗國專屬管轄原則，即公海上各船舶的活動僅受船旗國排他管轄；後者則為公海自由例外之情形，如基於習慣法或條約而對海盜、販奴、破壞海底電纜管線等行為之特殊管轄法則。其中海盜行為直接破壞公海自由原則之最基本核心價值即航行自由，而海盜行蹤飄忽不定、手段兇殘且緝拿不易，因此國際社會將其交付所有國家普遍性管轄，期達制止海盜之目的²¹。

惟海盜行為普遍性管轄原則之適用，並非平順，最早對海盜行為立法規範者，為大航海時代的英國，其為保障海上航行利益，於一五三六年訂定「海上犯罪法」(Law under the Offense At Sea Act)，並建立海事法院(Admiralty courts)專門處理海事案件²²。不過，該法僅規範英國人之海盜行為，或外國人對其本國人之海盜行為，未包括外國人對外國人的海盜行為在內，因此其僅係為英國國內法。當時之英國並不認為海盜為國際上之非法行為，而係國內法之違反²³。

十七世紀英國學者對於外國人犯罪管轄問題的看法，大抵可分為兩派：自然法學派及實證法學派。自然法學派學者主張較為保守，而實證法學派則較居於官方立場，主張擴展英國的管轄範圍。

自然法學派學者 Charles Molly 認為，依據一五三六年海上犯罪法，英國對由英人所犯，或在英國海域內發生，或被害人為英國人，或犯罪者與被害人同時出現在英國領域內，而被害人所屬國尚未對本案進行處置的一切海上犯罪行為案件具備管轄權，其認為英國並非主張對領域外之外國人行為具備普遍性管轄權，而係英國對外國人之管轄權僅限於涉及英國法律權益的情形，亦即今日國際法所承認之被害

²¹ 黃淑芳，國際法上之海盜行為之研究-兼論南海海盜問題，政治大學外交學系碩士論文，1999年，頁16-17。

²² 陳荔彤，海洋法論，元照出版社，2008年，頁333。

²³ Alfred P. Rubin. The Law of Piracy, University Press of the Pacific, 2006, pp.36-42.

人國籍及犯罪發生地的領域管轄原則。值得注意的是英國當時對廣大海域主張領域管轄，是以外國人在所謂的英國海「English Seas」上的行為，英國也依領域管轄加以管轄²⁴。

而實證法學派學者 Leoline Jenkins 爵士則認為海盜既是「人類公敵」，違反所有國家法律，不受任何國家法律保護，任何人得對付之。英王基於對維持世界航行自由與安全的關切，得管轄發生在世界任何角落的海盜、搶劫等海上暴力行為，且不論受害者國籍為何，但此等管轄權為其他國家君主共同享有。事實上，當時大多數海權國家均採取和英國相同立場，主張各國均對海盜行為具備管轄權²⁵，此實證理論為當時許多國家擴大管轄權的依據。

後隨英國海上實力的增強，進一步主張其具外國人對外國人海盜行為之管轄權。即英國具有對任何人、於世界上任何海域的海盜行為管轄權。而英國於一五八八年擊敗西班牙艦隊，取得海上霸權的國際實力，擁有海洋事務的實質影響力，其他海權國家紛紛跟進，紛紛與英國採取相同的海盜行為觀點，至遲於十八世紀至十九世紀中葉間，對海盜行為適用普遍性管轄原則已然確立²⁶，而於一八八九年的蒙的維都公約(Montevideo Convention)亦明文接受了「制止海盜行為乃人類共同責任」的一般法律原則²⁷。

而二十世紀後，國際社會開始致力於海盜行為習慣法的法典化工作，首先嘗試建立一套制止海盜行為公約者，係一九二六年之聯合國前身「國際聯盟」，其下屬的一個專門委員會「國際法專案編纂委員會」的支會提出一份報告書(Report of the Sub-Committee of the League of Nations Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law)，其嘗試對於何謂海盜行為建立定義，以推動海盜

²⁴ Alfred.P.Rubin.ibid.,pp.86-87.

²⁵ Alfred.P.Rubin.ibid.,p.88.

²⁶ 陳荔彤，前揭書，頁 8 至 10。

²⁷ 黃淑芳，前揭書，頁 16-17。

行為法典化工作，但並未順遂，後尚有哈佛大學的海盜行為研究草案。

國際聯盟所編纂正式通過的國際公約係於第一屆聯合國海洋法會議通過的日內瓦公海公約，然會議進展並不順利，至遲於一九五八年才編纂完成，其後一九八二年聯合國海洋法公約關於海盜行為之規定，大抵與一九五八年日內瓦公海公約雷同。近因聯合國海洋法公約對於海盜行為的定義，實務上產生的管轄侷限性問題，國際間於一九八八年制定制止危害海上安全之非法行為公約，以擴大管轄海盜行為的範圍。

關於海盜定義的爭議並未因習慣國際法的法典化而告平息，因海盜行為態樣複雜，從單純的財物劫掠，擴大到具政治目的或甚至是恐怖攻擊，例如：恐怖份子、叛軍。所參與的人甚至是具有軍警身分，因此國際間對於海盜行為的定義甚為困難，但幸運地，於二十世紀初期，國際間即興起一股海盜行為法典化運動，以下對若干重要歷程做介紹。

第二節 一九二六年國際聯盟制止海盜行為草案

二十世紀初期，一九二四年九月二十二日國際聯盟即聯合國的前身，成立一個專家委員會即國際法漸進編纂專家委員會(Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law)。該委員會任務係彙整國際間急需且可行的國際法規範，以供國際社會參考，而海盜行為即是由此委員會提出的法規範客體之一，其為最早致力於海盜行為國際法規範編纂組織。該委員會的分會(Sub-Committee)係由日本之 M. Matsuda 與中國的王寵惠所組成，於一九二六年一月將研究報告及「制止海盜行為草案」(The Draft Provisions for the Suppression

of Piracy)提交專家委員會略加修正後送交各國評論，報告內容對於學者意見作了相當大的整合²⁸。

該草案計有八條，重要內容有主張海盜行為應係發生於公海，限為私人目的所為之劫掠或對人之非法行為，因此排除了領海內及因政治目的發生的行為²⁹，並主張對海盜有緊追權³⁰。此外，草案也承認叛亂後之軍艦、未經承認之叛亂團體及未懸旗之船舶都可以該當海盜行為的主體³¹，歸納其規範重點如下：

- 一、海盜行為係在公海上，為私人目的所為之劫掠或對人(不分國籍)之非法行為，排除了為政治目的行為；
- 二、未懸掛船旗之船舶、叛變後之軍艦及未經承認之叛亂團體均可成為海盜行為的主體；
- 三、海上搶劫之行動發生於人類共有地(公海)並為人類公敵，須置於平時法律規範之外；
- 四、對海盜的緊追(Pursuit)可持續至他國之領海內；
- 五、從事海盜行為者被補後，可由逮捕之軍艦指揮官自行審判。

專家委員會希望藉由定義海盜行為而終止國際法上之海盜行為(Piracy Jure Gentium)與一九二二年華盛頓公約(Washington Declaration)將潛艇交戰相連結之疑問。同時該委員會認為學者對於海盜行為所持看法之所以分歧，係因未能將國際法所界定的海盜行為與國內法或個別國家間協定條約所界定的海盜清楚區分，故採取明確的海盜定義，並希藉由國際法海盜規範的法典化，進而推及適用於所有國家³²。

²⁸ Alfred P. Rubin, *ibid.*, p.307.

²⁹ Alfred P. Rubin, *ibid.*, p.306.

³⁰ 曾文正，國際法關於海盜行為規定之研究，海洋大學海洋法律研究所碩士論文，1993年，頁21-23。

³¹ 曾文正，前揭書，頁22。

³² League of Nations Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law, Questionnaire No.6:Piracy, *American Journal of International Law*, Vol.20,1926,p.228.

整體評價而言，該草案嘗試明文化海盜行為，較以往習慣法明確，並促使國際法海盜規範的法典化，開海盜法典化先河，其遠見頗值贊許。然草案若干內容亦引起爭議，如主張本國若無法有效追捕由公海逃入本國領海內的海盜，他國對海盜之緊追權，便可延伸入該國領海內持續實施；海盜可由逮捕軍艦指揮官自行審判等條文。該公約提出後各國反應冷淡，致未能被國際社會普遍接受最終宣告失敗³³。

第三節 一九三二年哈佛海盜行為研究草案

上述國際聯盟欲將國際海盜行為法典化的行動雖失敗，但啟發了其他團體對海盜行為的興趣，其中美國哈佛大學法學院組織了一個特別委員會，由著名國際法學者 Joseph W. Bingham 領導，針對海盜問題展開研究，結果於一九三二年出版，即為「哈佛海盜行為研究草案」(Harvard Research in International Law, Draft Convention on Piracy with Comments)³⁴。該草案可謂是歷史上對海盜行為所作最深入、廣泛的一次研究，日後之聯合國海洋法公約中對海盜行為的主要觀點多來自該草案，草案計十九條，其中與海盜最相關條文為第三條，該條對海盜行為予以明確定義，其定義如下：

「海盜行為係指發生於不屬於任何國家領域管轄範圍之下列行為：

- 一、為個人不正當目的，而以具有搶劫、強姦、傷害、奴役、拘禁、殺人或偷竊、毀損財物之犯意，行使任何暴力或掠奪行為；惟該項行為需與來自船上、海上或航空器的攻擊行為有關；倘該項行為倘與源自船上之攻擊有關，則無論該攻擊船舶或涉及之另一船舶，均應被視為海盜船或無國籍船舶；
- 二、明知會使船舶成為海盜船之事實而仍自願參加該活動；

³³ 曾文正，前揭書，頁 22。

³⁴ Alfred P. Rubin, *ibid.*, p.308.

三、教唆或故意便利本條第一款或第二款所稱之行為者³⁵。

該草案主張任何意圖搶劫、強姦、殺害、囚禁、奴役或傷害他人，或意圖毀損、偷竊他人財物的暴力劫掠行為，只要與在海上或來自海上、在空中或來自空中的攻擊有關(Provide that the act is connected with an attack on or from the sea or in or from the air)，均構成海盜行為。甚至由公海而來對一國領土或領海內人員、財物所進行之攻擊，亦可能構成海盜行為³⁶。

此外該草案認為海盜行為並非國際法上的罪行，其僅認為世界各國具對海盜行為可加以逮捕、追訴的特別管轄權。其背景著眼在於當時國際間並無超越國家之國際機構專責緝捕海盜，亦無國際法庭可予以審判、處罰，而各國的國內法無處罰外國人於各國管轄範圍外觸犯海盜行為的條款，而創設出特別管轄權的基礎，使各國在未蒙受實際利益損失下，亦能緝捕、追訴海盜，並扣押、處置海盜財物。亦即海盜行為具各國國內立法、司法及執行管轄的特別管轄權之適格，至於如何行使此種管轄權，至何種程度，則取決於各國的國內法規定³⁷。

另一重要論點係海盜行為的地點限於任何國家管轄權範圍以外，並限公海上，且排除基於公共目的(public ends)而對人或物的不正當攻擊行為。其亦主張對海盜的緊追權可持續至他國領海內，與一九二六年國際聯盟制止海盜行為草案相同，僅其補充必須經過領海主權國

³⁵ Article 3 :

Piracy is any of the following acts, committed in a place not within the territorial jurisdiction of any state :

1. Any act of violence or of depredation committed with intent to rob, rape, wound, enslave, imprison or kill a person or with intent to steal or destroy property, for private ends without bona fide Purpose of asserting a claim of right, provided that the act is connected with an attack which starts from on board ship, either that ship or another ship which is involved must be a pirate ship or a ship without national character.
2. Any act of voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts which make it a pirate ship.
3. Any act of instigation or of international facilitation of an act described in paragraph 1 or paragraph 2 of this article.

³⁶ 陳護元，全球海上船舶遭遇海盜行為與持械搶劫之研究，中央警察大學水上警察學系研究所碩士論文，2002年，頁49至53。

³⁷ Barry Dubner ,The Law of International Sea Piracy, Hague : Martinus Nijhoff Publishers, 1980,pp.43-44.

的同意後，方得為之。最值得注意者乃是該草案首次將航空器的攻擊包含於海盜行為的概念中，其考慮海盜行為將來可能發展至以飛機或其他航空器作為工具或為攻擊目標，極具創見及前瞻³⁸。

雖該草案對海盜行為之規範較以往明確，世界各國仍無法普遍接納，其原因甚多，其中對於海盜行為的定義最受當時批評，以最具重要性的第三條觀之，其遭受批評處如下：

- 一、海盜行為定義於發生在公海及任何國家管轄權以外之處，無法合於實需。實際上海盜出沒於世界各地，這樣侷限定義造成發生在一國管轄權內的海盜行為，因非國際法上之海盜行為，只可能是符合該國之犯罪，若適逢該國國內法制不完備，則可能造成無法制裁該海盜行為之窘境，或者是該國缺乏罪犯引渡條約，導致海盜犯罪人無法引渡至受害國或船籍國受審³⁹。
- 二、海盜行為係基於私人目的從事之暴力、殺人、偷竊等活動，不包含非基於單純私人目的行為，如政治目的或準政治目的行為在內。依海盜歷史演變觀之，十九世紀許多私掠船，藉由政府授予之「報復狀」，得向敵國船舶進行掠奪攻擊，這樣的行為並非單純基於私人目的，係包含政治目的在內，然而此類的「準政治活動」(quasi-political activities)並不算是國際法上的海盜⁴⁰。

雖有上述之爭議，然因其切實研究精神，在國際海盜行為的法制史上仍具有重要貢獻，茲說明如下⁴¹：

- 一、該草案彙集當時各家學說，集合了最多學者從事研究；幾乎是彙集了當時所有相關著作、學者見解。
- 二、草案內容成為日後國際公約對海盜行為相關規定的重要參考來源。

³⁸ 陳護元，前揭書，頁 14 至 15。

³⁹ 戴宗翰，由國際法論海盜行為防制之研究-兼論亞太區域合作之模式，中國文化大學政治學研究所碩士學位論文，2002 年，頁 33。

⁴⁰ Barry Dubner, *ibid.*, pp. 107-108 & pp. 124-125.

⁴¹ Barry Dubner, *ibid.*, pp. 43-44.

三、草案對於海盜行為各種不同構成要件要素的廣泛討論，並參酌各國對海盜行為的不同定義，篩選了具穩定性，且可為國際海洋法公約之內容，為後來的國際法上海盜行為規範提供極富價值的參考，其確實認真的研究態度及內容，進而成為一九五八年日內瓦公海公約有關海盜行為的理論基礎。

第四節 一九五八年日內瓦公海公約

一九五八年日內瓦公海公約(The Geneva Convention on the High Sea)中有關海盜行為之規定，大多承襲自一九五六年聯合國國際法委員會於聯合國大會報告書中關於海盜行為之草案條款。因此欲瞭解日內瓦公海公約對海盜行為之規定，當然必須先明瞭聯合國國際法委員會制定海盜行為條款的過程。

一九四七年十一月二十一日聯合國大會，以第一百七十四號決議設立國際法委員會(International Law Commission)，次年正式選出三十四位國際法委員，在一九四九年召開第一屆會議，並確定將海洋法作為最優先處理的項目之一。會議中選派法籍教授 J. P. A. François 擔任特別委員(Special Rapporteur)針對建立公海制度的可能性作出評估。而 J.P.A Francois 教授於一九五四年三月一日提出公海草約，此份草約大體區分成領海與公海兩大部分，公海上的海盜行為部分大體維持「哈佛海盜行為研究草案」的理論與觀點，草約並提交聯合國大會⁴²。

草案中公海部分與海盜問題直接相關者計有八條條文，幾乎完全本於哈佛海盜行為研究草案，其海盜行為定義為：「私人船舶或航空器對另一船舶，所為之基於私人目的，在公海或任一國家管轄範圍外，

⁴² Barry Hart Dubner, ibid., pp43-45.

所為之非法行為，而其非法行為並不需具備搶劫之意圖⁴³」，另外國際法委員會將船員內部叛變行為亦視為海盜行為⁴⁴。

雖一九五六年聯合國國際法委員會草約，大致維持與「哈佛海盜行為研究草案」相同的理論與觀點，惟亦存下列區別⁴⁵：

- 一、將機劫機的行為，不論發生於何處，均由海盜行為中排除。
- 二、不承認潛艇交戰為海盜行為。
- 三、哈佛研究小組不排除由公海前來，對一國領海或領土內人員或財物攻擊列為海盜行為；但國際法委員會則依據多數學者的意見，認為此等行為不屬於海盜行為，而應由相關國家管轄。
- 四、國際法委員會推翻哈佛研究小組認為海盜行為並非違反國際法的罪行之觀點，而其主張海盜乃國際罪行(international crime)⁴⁶。
- 五、關於海盜的緝捕，哈佛草案只規定須由獲得國家授權，代表國家者即得為之；而國際法委員會則進一步申明僅得由各國軍艦、軍機緝捕，不包括其他種類國有船舶或航空器，例如：警用船舶。其理由是惟恐緝捕權利遭到濫用，而其他國有船舶或航空器不似軍艦、軍機等，較能確保不被濫用。不過在後來的海洋法會議中，這個觀點再次受到修正，仍允許經授權之其他種類政府事務船舶或航空器緝捕海盜。

至於一九五六年聯合國國際法委員會之所以將機劫機之行為由公約草案中刪除，乃是因為起草者認為海盜行為係規範船舶或航空器

⁴³ Article 15

Piracy consists of any of the following acts :

Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends of the crew or the passengers of a private ship or private aircraft, and directed : On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; Against a ship, aircraft, persons, or property in a place outside the jurisdiction of any State;

Any act of voluntary participation in the operation of a ship or an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph 1 or sub-paragraph 2 of this article.

⁴⁴ 參照公海公約第 16 條。

⁴⁵ 黃淑芳，前揭書，頁 25 至 27。

⁴⁶ Barry Dubner, ibid., p.109.

對抗其他船舶之行為，而在公海上並不可能會發生機劫機之行為，故予以排除。因此，一九五六年聯合國國際法委員會報告書將海盜行為限定為「純粹的空盜（機劫船）」及「純粹的海盜行為（船劫船）」⁴⁷。在此附加定義者，「廣義的海盜」尚包括：「純粹的海盜（船劫船）」（pure sea-piracy）及「船劫機」之行為；而「廣義的空盜」包括：「純粹的空盜（機劫船）」（pure air-piracy）及「飛機劫飛機」（Hijacking）之行為⁴⁸。

另外，因俄國及捷克斯拉夫(Czechoslovakian)代表等反對草案中「海盜行為係基於私人目的」之看法，主張將私人目的視為原則，而例外地將軍艦叛變納入海盜行為之列。在討論過程中最為耗時之議題係國家能否從事海盜行為，波蘭曾提出一份備忘錄要求國際社會注意南海航行自由遭受破壞的情形；蘇聯亦建議將軍艦為政治目的而進行的活動列為海盜行為，並引一九三七年尼翁協定(Nyon Arrangement)為法源。但國際法委員會並未接納。其認為若同意國家得從事海盜行為，則可能發生某國緝捕他國軍艦從事海盜行為的情形，則可能導致嚴重後果，進而影響國際社會利益，故委員會不同意尼翁協定可證明國際法已發展出新權利的說法，此種協定不能使傳統「海盜行為僅能由私人船舶所為」的基本原則歸於無效⁴⁹。

國際法委員會以該草案於一九五六年向聯合國大會報告，大會以此作為聯合國海洋會議(United Nations Conference on the Law of Sea)之基礎。雖然在當時，某些國家對國際法委員會所提之草案中關於海盜的草約內容不表贊同，甚至提案欲將其刪除；另某些國家代表則認為未將政治因素列入，係一大缺失。

儘管存在不同立場，該草案條款仍在海洋法會議第十次全體大會中併於公海公約中通過，而海盜行為條款之部分為公海公約第十四至

⁴⁷ 顏淑如，海洋法與航空法對劫機行為規範之研究，海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，1995年，頁24。

⁴⁸ 顏淑如，前揭書，頁25。

⁴⁹ 黃淑芳，前揭書，頁27-28。

二十一條，惟因十九世紀中葉後，國際社會已將海盜行為置於「普遍性管轄原則」之下，取締海盜之習慣國際法早成為共識，各國不認為有另訂國際公約之需要，因此該公約未受重視⁵⁰。

(表一)海盜行為國際規範比較

國際規範	年份	重要主張
制止海盜行為草案	1926	<ol style="list-style-type: none"> 1. 海盜行為係在公海上為私人目的所為之劫掠或對人的非法行為。 2. 未懸旗之船舶、叛變後之軍艦以及未經承認之叛亂團體都可成為海盜行為的主體。 3. 對海盜的緊追權可持續至他國領海內。 4. 海盜可由逮捕之軍艦指揮官自行審判。
哈佛海盜行為研究草案	1932	<ol style="list-style-type: none"> 1. 海盜行為不屬於國際法上的犯罪行為。 2. 海盜行為係各國逮捕、審判及處罰的一個特別管轄權的基礎。 3. 海盜行為的地點限定於任何國家管轄範圍之外。 4. 對海盜的緊追行動可以延續至

⁵⁰ 林志勇，從法制面論兩岸海盜犯罪及其防制，海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2003年，頁13。

		他國領海內，但是必須經過領海主權國的同意。 5. 海盜行為包含來自航空器的攻擊。
公海公約	1958	1. 海盜乃國際罪行。 2. 海盜行為限由各國軍艦、軍機、經授權之公務船舶或航空器逮捕之。 3. 海盜行為須在公海或任何國家管轄範圍之外所為。

資料來源：陳護元「全球海上船舶遭遇海盜行為與持械搶劫之研究」，中央警察大學水上警察研究所碩士論文，2002年6月。

第五節 一九八八年羅馬制止危害海上航行安全之非法行為公約

雖國際社會對海盜行為規範不斷地演進，但相關規範仍尚未能滿足實需，如一九八五年十月七日義大利籍船舶阿希爾勞羅號(Achille Lauro)，遭四名恐怖份子劫持，並殺害一名美國籍殘疾人質，因事件具政治目的，且相信一開始已經鎖定了目標船⁵¹，然而上開事件並不屬於一九八二年聯合國海洋法公約所規範的海盜定義，即不符為私人目的及必須係對「另一」船舶攻擊等要件，故無法以海洋法公約之海盜行為為相繩。

該案引發當時世界各國對恐怖份子是否該當國際法上之海盜行為及可否適用普遍性管轄權原則等問題之關切。為解決實務上的困難，

⁵¹ 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6屆恐怖主義與國家安全學術暨實務研討會，2010年，頁24。

一九八六年十二月由「國際海事組織」(International Maritime Organization, 簡稱 IMO)成立特別委員會負責起草公約，於一九八八年三月於義大利羅馬提出，名為「制止危害海上航行安全之非法行為公約」(The 1988 Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation and the Protocol)，簡稱「羅馬公約」。

該公約第三條規範海盜行為定義如下：「任何人以武力、威脅或其他方式恐嚇掠奪或控制船舶⁵²；或施行暴力於船上人員而致危及航行上的安全⁵³；或企圖以上的任一行為⁵⁴」，其規定相對於日後將討論的聯合國海洋法公約之差別，在於羅馬公約可適用於領海或領域內之港口，只要船是依既定的國際航線行駛，即可適用⁵⁵，不受限於公海或任何國家管轄範圍以外之領域，另其涵蓋基於政治目的所為的襲船行為，亦構成海盜罪

有關於管轄權的規定，依羅馬公約，任何簽署國均可對違反羅馬公約者追訴，只要(1)犯罪是對掛船旗之船舶為之；(2)犯罪發生於領域內；(3)犯罪由該國籍國民所犯；(4)該國國民為該犯罪之被害人。

該公約制定主要目的，是在確保任何人違反以武力扣留船舶、在船上以施予暴力、於船上安置裝置毀壞船舶等，均能有適切規範予以制裁。因此該公約將「舉凡以非法或企圖掠奪、控制船隻；或以暴力、非法行徑攻擊船員與登船；或毀壞船隻、設備、貨物；或破壞航行設備而影響船舶航行安全，都屬於海盜行為及武力掠奪船舶行為，且不

⁵² SUA convention, Art 3(1)(a) seizes or exercises control over a ship by force or threat thereof or any other form of intimidation; or

⁵³SUA convention, Art 3(1)(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

⁵⁴ SUA convention, Art 3(2)(a) attempts to commit any of the offences set forth in paragraph 1; or

⁵⁵ SUA convention, Art 4

1. This Convention applies if the ship is navigating or is scheduled to navigation into, through or from waters beyond the outer limit of the territorial sea of a single State, or the lateral limits of its territorial sea with adjacent States.

2. In cases where the Convention does not apply pursuant to paragraph I, it nevertheless applies when the offender or the alleged offender is found in the territory of a State Party other than the State referred to in paragraph 1.

論發生地係於公海或一國之領海內均屬之」。其擴大了海盜行為之解釋及定義範圍，以符合現代海盜型態多變的趨勢。

惟該公約簽署國有限、國際實踐程度尚在初步階段，且僅賦予簽署國立法管轄，但並未將所定義之海盜行為置於普遍性管轄原則下，對於海盜問題之解決仍有不足之處。

第六節 其他國際組織對海盜行為之定義

航運行業係具危險性的行業，十九世紀前海上安全的維護是依靠國際秩序的維持及航運大國間條約的協定，直至二十世紀，國際間認為必須設立一個專職且有效致力於海上安全的國際組織，於是在瑞士日內瓦成立跨政府海事諮詢組織(International-Governmental Maritime Consultative Organization,IMCO)，其為即國際海事組織(International Maritime Organization，簡稱IMO)的前身⁵⁶。

國際海事組織對海盜行為有其定義，其第七十三屆海事安全委員會(Maritime Safety Committee，MSC)，於二〇〇〇年十一月二十七日至十二月四日召開，會中討論了海盜事件及武裝搶劫定義，由英國擔任主席之次級委員會最後作出定義，其定義仍援用聯合國海洋法公約第一百零一條之規定⁵⁷。

其另一重要貢獻在於制定「關於海盜和海上暴力行為的示範國內法」(以下簡稱示範法)以為各國內國法關於海盜立法的法制參考。一九九七年國際海事委員會執行委員會議上，國際海事委員會通過了美國海商法協會的提議，決定建立一個工作組來起草關於海盜的示範法，之後於一九九八年五月組建一個國際聯合工作組，成員由波羅的海國際航運公會(BIMCO)、國際航運公會(ICS)、國際刑警組織(INTERPOL)、國際保陪協會集團(IGP&I)、國際商會國際海事局

⁵⁶ <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>,access on 2011/11/11.

⁵⁷ Alfred P. Rubin,ibid.,p.61.

(ICCIMB)、國際海事組織(ISO)、國際運輸工人聯合會(ITF)、國際海上保險商聯合會(IUMI)和聯合國法律事務辦公室海洋事務和海洋法部(UNOLA/DOALOS)的代表等組成，經工作組的商討研究，制定該示範法。

該法制定的目的有四：第一目的：確保沒有海盜或海上暴力行為在受到影響國家的管轄範圍外，保證對海盜犯罪行為提起公訴並進行懲罰，或者將有關罪犯引渡到其他國家，於其他國家對其提起公訴並進行懲罰。第二目的：使「一九八二年聯合國海洋法公約」有關海盜的條款及「一九八八年制止危及海上航行安全非法行為公約」於批准或接受該公約的國家發揮更大的作用。第三目的：援用公約條款統一作為國內法，以適用於頒布示範法，但非該公約締約國。第四目的：確保將屬於示範法中海盜和海上暴力犯罪定義的事件，報告予有關國家當局，並將資訊通報予相關國際組織⁵⁸。

該示範法分為四章：第一章定義，第二章管轄權和引渡，第三章公訴、處罰、沒收和歸還，第四章事故的報告。其中與海盜較有直接相關的條文在於第一章及第二章。海盜罪的定義，即係於該法之第一章內所規範。但該法並沒有對海盜直接下定義，而是借助其它公約、法律的規定列舉了下列一些行為：

- (一)從事一九五八年日內瓦公海公約第十五條所定義的海盜行為；
- (二)從事一九八二年聯合國海洋法公約第一百零一條所定義的海盜行為；
- (三)從事根據（某一制定國）刑法典規定構成海盜的行為；
- (四)從事先前被（某一制定國的最高法院）認為是構成海盜的行為；
- (五)從事根據國際慣例法被認為是具有海盜性質的行為。

⁵⁸ 李文沛，國際海洋法之海盜問題研究，中國法律圖書有限公司，2010年3月，頁133。

該法規定，任何人為了非法目的，有意的或輕率的從事上述行為就被認為是海盜。而海上暴力是指當任何人或人們，為了任何非法目的，有意的或輕率的：

(一)與犯下或試圖犯下與下列行為：

- (二) (1) 提出的任何罪行相聯繫的，傷害或殺害任何人或人們；
- (2) 進行針對在船上的人或人們的暴力行為；
- (3) 用武力或其他恐嚇方式捕獲或控制船舶或在船上的任何人或人們；
- (4) 摧毀或損壞船舶或船載貨物、近岸設施、或助航設施；
- (5) 使用任何可能摧毀或損壞船舶、船上的設備或貨物、或助航設施的裝置或物質；
- (6) 摧毀或損壞海上航行設施，或妨礙它們的操作，如果這種行為為將可能危及船舶的安全航行；
- (7) 從事涉及妨礙航行、生命支援、應急反應或其他安全裝置的行為，如果這種行為為將可能危及船舶的安全操作或航行或船上的人或人們；
- (8) 傳播錯誤資訊，危及或可能危及船舶的安全操作或航行；
- (9) 從事根據一九八八年制止危及海上航行安全非法行為公約的第三條規定構成犯罪的行為；
- (10) 從事根據一九八八年制止危及大陸架固定平臺安全非法行為議定書的第二條規定構成犯罪的行為；
- (11) 從事上述 (1) — (9) 裡描述的任何行為，就其適用範圍而言，這些行為涉及近岸設施或影響近岸設施上的人或人們⁵⁹。

其亦規範何謂「海上暴力」之定義，其係指當任何人或人們，為了非法目的，有意的或輕率的危及或損壞海洋環境、或海岸線、海上

⁵⁹ 李文沛，前揭書，頁 135。

設施或相關國家的利益。此外，該法亦規範了不構成海盜和海上暴力的例外，及對"船舶"和"人"的範圍作了規定⁶⁰。

另外第二章係規範管轄權及引渡問題。其主要規定了海盜公訴管轄權和罪犯的引渡問題，其某一國家享有提起公訴的管轄權的情況有：

- (一)海盜和海上暴力罪行是在該國的領土、內水或領海犯下的；
- (二)海盜和海上暴力行為是在懸掛該國旗幟的船上或在屬於該國或在該國登記的近岸設施上犯下的；
- (三)犯有海盜和海上暴力行為罪行的人是該國的公民或是在該國居住的外國人、無國籍人；
- (四)如果海盜和海上暴力罪行是對船員、旅客或船舶所有人犯下的，而這些人是該國的公民或居住於該國的外國人。

另有關引渡的規定係當某一國家對海盜和海上暴力罪行有管轄權時，該國可以要求引渡罪犯。在有些情況下，某一國家享有司法管轄權並不排除其它國家對被指控的罪犯的引渡權。另外還規定如果某一國家的法律許可，可以對罪犯進行缺席判決⁶¹。

另一重要的國際海事組織國際海事局(International Maritime Bureau 簡稱 IMB)，為非政府組織，成立於一九八一年一月一日，係隸屬國際商會(International Chamber of Commerce)的獨立性機構，也是國際商會下第一個防制犯罪的機構，專司預防及遏制海上航運詐欺、海盜行為及其他海上犯罪事項，並且協助全球海事人員規劃安全航線以降低航運成本及風險⁶²。該組織於一九九二年十月開始發布海盜及武裝搶劫的統計資料。其亦透過網路每周更新海盜活動的資料，提供海盜活動的詳細資訊，包括事發地點、船舶國籍、事發狀況及所使用

⁶⁰ 李文沛，前揭書，頁 134。

⁶¹ 李文沛，前揭書，頁 136。

⁶² <http://www.iccwbo.org/id93/index.html>, access on 2011/11/11.

的武器種類等。其定義之海盜行為係「任何以武力或其他行徑，企圖或犯下偷竊及其他犯罪行為，進而登船之行為⁶³。」

依據此定義，只要違犯海上武裝掠奪即該當海盜行為，使海盜定義即形擴大，包括領海內海盜、政治性目的之海盜及諸多類似海盜行為。而目前國際會議上討論海盜行為則多以「海盜與武裝攻擊船舶」(piracy and armed robbery against ships)為題，可見國際間所認定之海盜行為已經不單指聯合國海洋法公約中所規範之海盜。

第七節小結

國際法上海盜行為的規範，歷經海盜型態的演變，由傳統的船旗國原則轉變至普遍性管轄原則，而世界主要海事組織亦曾對於海盜行為嘗試予以明確定義，以減少海盜行為適用普遍性管轄原則的衝擊。英國作為中世紀強大的海權國家，於西元一五三六年藉由海上犯罪法的制定，係世界首位對海盜行為予以立法之國家。

之後第一次世界大戰後成立之國際聯盟，曾於所屬專家委員會下，研議所謂的「國際聯盟制止海盜行為草案」，希藉由海盜行為的定義及規範，供各國法典化參考而能廣泛適用。

另一方面，不成文的國際海盜行為規範，即傳統上習慣國際法的形成，具備客觀及主觀要件，客觀要件方面係指國際實踐須具有普遍性及與一致性。主觀要件方面，指國際間有關海洋之慣例，須各國於主觀意思上認為有法律義務必須遵守，或是主觀上認定法律容許國家如此作為者方符合。上述兩大要件具備，則該國際習慣即成為「習慣國際法」。

習慣國際法之「普遍性管轄原則」乃是指某些被視為嚴重妨礙國際社會整體利益之罪行的特殊管轄權，目前國際社會公認普遍性管轄

⁶³ An act of boarding any vessel with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act.

原則的適用僅限於海盜罪與戰爭罪等。而與普遍性管轄原則相互補充的另一法則為「公海自由原則」，至遲於十八世紀至十九世紀中葉間，對海盜適用普通性管轄原則已然確立。

習慣國際法法典化的努力，於國際聯盟提出「制止海盜行為草案」開始，其重要主張為海盜行為係公海上，為私人目的所為之劫掠或對人之非法行為，排除了領海內及因政治目的發生的行為，並主張對海盜有緊追權、承認叛亂後之軍艦、未經承認之叛亂團體及未懸旗之船舶均可該當海盜行為的主體。其嘗試明文化海盜行為，而主要價值在於法規範較以往的習慣法明確，並推動海盜行為國際法的法典化。然若干主張如他國對海盜之緊追權，可延伸入該國領海內持續實施或海盜可由逮捕軍艦指揮官自行審判等條文，因未能被國際社會普遍接受而宣告失敗。

後繼者為哈佛大學於一九三二年提出的「哈佛海盜行為研究草案」，該草案係歷史上對海盜行為作出之最深入、廣泛的一次研究，其研究成果為日後之聯合國國際海洋法公約立法良好基礎。其草案認為海盜行為並非國際法的罪行，其僅承認各國對於海盜行為可加以逮捕、追訴的特別管轄權。海盜行為的地點限於任何國家管轄權範圍以外，且限於公海上，及排除基於公共目的而對人或對物的不正當攻擊行為。雖其對海盜定義仍侷限於公海及任何國家管轄權以外之處，不合於實需，但彙集各家學說，集合了最多學者從事研究；幾乎是當時所有相關著作、學者見解及成為日後國際間公約所採行的有關海盜行為規定條款的來源，對於海盜行為各種不同構成要件要素的廣泛討論，並參酌各國對海盜行為的不同定義，篩選了具穩定性，可成為國際海洋法公約之內容，為後來的國際海盜法規範提供極富價值的參考，其切實認真的研究態度及內容，進而為一九五八年日內瓦公海公約關於海盜行為的理論基礎。

而一九五八年日內瓦公海公約中有關海盜行為之規定，大多承襲自一九五六年聯合國國際法委員會於聯合國大會報告書中關於海盜行為之草案條款。兩者主要區別僅在於在將機劫機的行為，不論發生於何處，均由海盜行為中去除。

然上述的定義，於一九八五年的 Achille Lauro 號事件又產生疑義，因該事件具政治目的，且不符為私人目的及必須係對「另一」船舶攻擊等要件，故無法以一九八二年聯合國海洋法公約之海盜行為處罰。為因應此種現代型態的海盜行為，一九八八年「國際海事組織」起草「制止危害海上航行安全之非法行為公約」。並對海盜定義為「任何人以武力、威脅或其他方式恐嚇掠奪或控制船舶；或施行暴力於船上人員而致危及航行上的安全；或企圖以上的任一行為」。其規定相對於海洋法公約之差異，在於羅馬公約可適用於領海或領域內之港口，只要船是依既定的國際航線行駛，即可適用，並涵蓋基於政治目的所為的襲船行為。

另著名的「國際海事組織」亦曾對海盜行為作出定義，但其係援用聯合國海洋法公約第一百零一條之規定。其較大貢獻在於草擬「關於海盜和海上暴力行為的示範國內法」，以為各國內國法關於海盜立法的草案參考。另一國際組織國際海事局，於一九九二年即開始發布海盜及武裝搶劫的統計資料，透過網路定期更新海盜活動的詳細資訊，其定義之海盜行為為「任何以武力或其他行徑，企圖或犯下偷竊及其他犯罪行為，進而登船之行為」。較海盜的活動提供了即時的數據，以供研究。

而這些重要條約及國際組織提供了對於海盜行為的定義及法例，提供吾人於海盜行為爭議的思源，可於制定相關規範參考。

第四章聯合國海洋法公約有關海盜行為之規範

何謂「國際法上的海盜行為」一直毫無定論，學者間意見不一，而世界各國對其概念也不盡相同。雖一九三二年「哈佛海盜行為草案」對海盜行為的習慣法已有綜合性的說明，然其仍無意將各國國內法的海盜行為作統一規定，而僅是為國際法上的海盜行為的特別管轄權奠立基礎，因此一個較具權威性的看法，仍有必要。

在聯合國歷史上，迄今為止，共舉行過三次海洋法會議，第一次於一九五八年、第二次於一九六〇年舉行，第三次於一九七三年十二月三日開始，該次計有一百六十八個國家或地區代表參加，歷經十一次會議後，方於一九八二年四月三十日通過「聯合國海洋法公約」(The United Nations Convention on the Law of the Sea)，簡稱 UNCLOS¹。其可視為國際合作的里程碑，其至二〇〇五年九月已達一四九個簽約國²。

該公約將海盜行為規範於第一百條至第一百零七條，以下就其內容逐一介紹。

第一節一九八二年聯合國海洋法公約第一百零一條

聯合國於一九八二年通過「聯合國海洋法公約」，該公約對海盜行為做出規範，其於第一百零一條³規定何謂國際法上海盜行為，規定如下：

¹ 姜皇池，國際海洋法(上冊)，學林文化事業有限公司，2001年，頁53至99。

² David Freestone, Richard Barnes & David Ong, The law of the sea, Oxford university, 2006, p.28.

³ Article 101 Definition of piracy

Piracy consists of any of the following acts :

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 :

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：

(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；

(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。」

以上規定與一九五八年日內瓦公海公約大致相同，可謂承襲了該公約的規範精神。分析該條內容，b款係明知其為海盜船機而自願參與其活動者、c款係海盜行為教唆犯及幫助犯之規定。而主要內容a款，係有關海盜行為定義，依該款可歸納國際法上海盜行為的構成要件，計有下列五項要件：

(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所為

(四)須為非法的暴力、扣留或掠奪行為

(五)行為動機須出於私人目的

因聯合國海洋法公約係國際上較具公信力之國際協約，上述海盜行為構成要件要素，將逐一分項探討其內容，以全般掌握其面貌，俾掌握國際規範內容及脈動。

(1)on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(2)against a ship, persons or property in a place outside the jurisdiction of any state;

(a)any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts marking it a private ship or aircraft;

(b)any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)

第一項須以私人船舶或私人飛機為工具

本要件係有關國際法上海盜行為工具的規範，簡而言之，國際法上的海盜行為，其工具必須限於私人船舶或私人飛機。同項另指出須限於由私人船機上之「船員、機組成員或乘客」所觸犯。

私人船舶係與公有船舶相對概念，傳統對於公有船舶、私人船舶之區別方法，係以所有權為歸屬，由國家、政府機關所有者，為公船；私人所有者，為私船。此參照聯合國海洋法公約第九十六條規定：「由一國所有或經營並專用於政府非商業性服務之船舶，在公海上應有不受船旗國以外任何其他國家管轄之完全豁免權⁴。」，由此條文反面解釋：由一國所有或經營而用於商業性服務之船舶，在公海上並無完全豁免權，此等船舶即屬於公約第一百零一條所規範之私船。換言之：海洋法公約第一百零一條之私人船舶係指：軍艦、國有遊艇及國有非供商業用船舶以外的任何船舶⁵。上開意義亦與一九六二年於比利時布魯塞爾訂定之「國際統一國有船舶豁免規則公約(International Convention for the Unification of Certain Rules Relation to the Immunity of State-Owned ships 1926)明定以「船舶使用目的」相符⁶。由上所述，私人船舶係指非軍艦或政府船舶而言；海洋法公約限縮海盜船舶概念僅至「私人」船舶，而不包括「公有」船舶。

而限於私人船機的規定係基於歷史經驗及傳統習慣法而來，傳統上認為習慣國際法上的海盜行為至少具有兩種特性：一是對所有國家，而非僅限對於某些特定國家構成威脅；二是未經適當權威授權，沒有任何一國可為海盜行為負責，這也是其受普遍性管轄的原因。「未經

⁴ Article 96 :

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag state.

⁵ 李仲景，從國際法海盜行為規範探討我國刑法海盜罪之修法，東海大學法律學系研究所碩士論文，2005年，頁42。

⁶ Article 3 1. The provisions of the two preceding Articles shall not apply to ships of war, State owned yachts, patrol vessels, hospital ships, fleet auxiliaries, supply ships and other vessels owned or operated by a State and employed exclusively at the time when the cause of action arises on Government and non-commercial service, and such ships shall not be subject to seizure, arrest or detention by any legal process, nor to any proceedings in rem.

適當權威授權」係指國家或內戰中的交戰團體，凡獲授權或委任的行為即不屬於海盜行為。其考量經國家授權的海盜行為，尚有委任國可負擔損害賠償責任，而未經國家授權的海盜行為，因受害者無法向船旗國請求救濟，才需以普遍性管轄權原則緝捕海盜船舶、飛機。此外若將軍艦與國有船舶的違法行為視為海盜行為，則違反國際法不干涉原則及軍艦、國有船舶之豁免權，恐生弊端，因此方將軍艦與國有船舶排除於海盜行為外，僅限於私人船舶得做為犯罪工具⁷。

惟於一八五八年巴黎宣言之前，可經國家授權而從事暴力行為者，尚有軍艦及私掠船等。一般認為私掠船若同時接受交戰雙方的私掠授權，即為海盜。私掠制度廢止後，一國軍艦或公務船在奉命範圍內從事不當的暴力行為者，是否被認為海盜？有關此問題，第一屆聯合國海洋法會議就曾討論過。有些國家舉一九三七年尼翁協定(the Nyon Arrangement)為例，主張從事嚴重違反國際法且枉顧人命的行為者，即使有合法政府的命令，仍應視為海盜行為。一九四一年美國曾對德國、義大利潛艦及船舶開火攻擊，聲稱此係對違反國際法海盜攻擊所作之防衛措施⁸。

但考慮到軍艦享有豁免權，若容許對此等船舶不法行為逕予逮捕，勢必引發管轄爭議，後果十分嚴重，且亦違反國際法的不干涉原則。因此將軍艦所為非法行為視為海盜行為，顯然不利於國際社會全體利益，特別若有叛亂團體與政府交戰時，將軍艦非法行為視為海盜行為而由各國取得管轄權，使公海和平與安全之維護更趨複雜。是以聯合國國際法委員會不採納軍艦得為海盜船舶之見解⁹。惟其亦存有例外情形，海洋法公約第一百零二條規定在軍艦或公有船舶的機組成員或船員發生叛變，而控制該船機從事海盜行為時，該軍艦或公有船舶視同私人船機，其理由係既然該軍艦等機組成員已叛變，即其行為並無

⁷ 李仲景，前揭書，頁 87。

⁸ 雷生，海洋法，台北中華書局，1964 年，頁 22。

⁹ 姜皇池，國際海洋法總論，學林文化事業有限公司，2001 年，頁 529。

國家授權，因此雖其犯罪工具具備軍艦或公有船舶的外觀，但已無侵害豁免權或不干涉原則之疑慮，而可視為私人船機，而構成海盜行為。

國際社會以法律規範海盜行為的目的係在有效維持海上秩序，以提供各國通行及國際貿易的海上安全環境，若僅基於私人目的而為海盜行為已嚴重侵害國際社會共同利益，則獲得國家支持的海上暴力行為，勢必應對海上安全造成更大的威脅，然理論上，一國需對其公有船舶的非法行為負責，然若其行為係該國所同意授權，則實際上，該受害者極無可能向該國請求救濟，而取得賠償。

是以聯合國海洋法公約的見解，仍是國際上各國利益折衝結果，將海盜行為的犯罪工具限縮於私人船機，避免各國因公有船機等非法行為之管轄發生衝突及濫用，係國際政治現實下的妥協措施。

另外海洋法公約亦沿襲了自「哈佛海盜行為研究草案」以來將航空器列為海盜行為工具的規定，此係國際法委員會在討論一九五八年日內瓦公海公約草案時，委員會部分成員相信把航空器這所知有限的領域列入公約內容，將可適用於未來海盜行為可能以飛機為犯罪工具的型態¹⁰。至於何謂私人飛機，依「國際民用航空公約」第三條規定：凡非用於軍事、海關或警察部門的航空器，均為私人航空器。而上述概念，依目前科技進步速度觀之，海盜船(機)控制飛機，雖現實世界中尚無發現案例，但理論上並非絕不可能發生，因此基於未雨綢繆的思維，亦非無見地。

第二項須對船舶飛機或船機上的人員或財物所為

本條規範國際法上海盜行為的犯罪客體，係針對「另一船舶或飛機」，或另一船舶或飛機上的「人員或財物」。

¹⁰ 朱子芬，海洋法，國立編譯館，1977年，頁85。

本構成要件在是否限於針對「另一」船舶或飛機引發爭議，即船舶為海盜行為的客體，然此船舶是否必須僅限於「另一」船舶或「同一」船舶實施暴力行為，是否構成海盜？即海盜行為是否須針對「另一」船機或「另一」船機上的人或財物方屬之，「同一」船機內的行為即不構成？若由「同一」船機內之船員或乘客為之，如船內之船員或乘客發生叛變而以強暴或其他不法手段奪取或控制該船時，叛變人員的行為是否構成國際法上的海盜行為？

上開問題，首先依條文編排，條文因是否位於公海及任何國家管轄範圍外之地方，而所不同規定，本條 a 項第 1 款規定若於公海上(on the high sea)，則應限於「另一」船舶或飛機(against another ship or aircraft)或「另一」船舶或飛機上的人或財物(against person or property on board such ship or aircraft)，即發生於公海上的海盜行為，必須限於對另一船舶為之，方可構成。另一種情形，即同項第 2 款情形，行為發生於「任何國家管轄範圍以外的地方」，則不限於針對另一船舶或飛機，或另一船舶或飛機上的人或財物(against a ship, persons or property in a place outside the jurisdiction of any state)，因該款並無如第 1 款之「另一」(another)字樣，解釋上則無論是否發生於「同一」或「另一」船舶均應屬之。

何謂「任何國家管轄範圍以外的地方」，參照該條 a 項，其應意指公海以外之「任何國家管轄範圍以外的地方」。惟其意義究竟為何？其應指「無主地」(terrae nullius)而言，例如發生在南極大陸鄰接水域的船內叛亂，就可構成海盜行為¹¹。

海洋法公約第一百零一條係以「發生地點」作為海盜行為是否應限於「同一」船機為區別。由法制史觀之，哈佛草案研究小組和國際法委員會都明確表示，即使船內發生叛變，該船仍只受船旗國專屬管轄，即同一船舶內之船員或乘客對該船本身、船上人員及財物所為的

¹¹ D.P.O'Connell, *The International Law of the Sea* (Vol.2, edited by A.Shearer, Oxford: Clarendon Press, 1984), p.970, 轉引自李仲景，前揭書，頁 47。

暴力或劫掠行為，不應被視為海盜行為，縱使叛變者意圖扣押船舶，亦不構成海盜行為，不能依普遍性管轄權適用之。其理由在於考慮船舶遭劫持的案例中，管轄權既然仍屬於船旗國，他國應僅限於由船旗國求援時出手協助。若將船內叛變視為海盜行為，將使國際法上的海盜行為與國內法上的叛變行為，甚至單純的刑事案件如強盜罪等概念無從區別，其僅認屬船舶內部治安問題，並未危及航行安全，可能構成殺人、傷害或強盜等罪嫌，而非國際法上的海盜行為¹²。

但部分國家如美國於一八二〇年"United States v. Klintock"、一八四一年"Harmony v. The Armstad"及一八四四年"Harmony v. United States"等案，法院均認為叛變且犯殺人罪者，不需涉及另一船舶即構成海盜行為。惟該觀點於一九五八年後因日內瓦公海公約制定後而為之丕變，一九六一年的"Santa Maria"號事件內，美國法院則認為「船內扣押」既已被公海公約排除在海盜行為的定義外，因而船內叛變非國際法上的海盜行為¹³。

而海洋法公約作如是規定，其立法意旨及其合理性為何？對於海盜行為須針對「另一」船機，或「另一」船機上的人或財物的看法，依哈佛草案研究小組和國際法委員等研究看法，係遵守船旗國管轄原則考量，避免普遍性管轄原則過分擴大，造成國際秩序問題。惟由立法意旨來看，海盜罪既是著眼於海上秩序維護、受害者法益侵害嚴重、求援困難，船內的劫持叛變若將之視為海盜行為，應較符合立法意旨，較能保障生命、財產安全。另依目前世界局勢，與國際專業從業人員流動頻繁，如我國漁船常僱用他國船員，則將之視為海盜行為，則較能保護船東安全。惟目前受限於船旗國管轄原則考量，而無法實踐。管見以為我國或可與我國經貿密切之友邦，以協約取得管轄權，以提升海上暴力事件防制及海事管理效率。

¹² 周成瑜，前揭書，頁 107。

¹³ D.P.O`Connell, *The International law of the Sea* (Vol.2, edited by A.Shearer, Oxford: Clarendon Press,1984),p.970，轉引自李仲景，前揭書，頁 48。

第三項須在公海或任何國家管轄範圍以外之地區所犯

國際法上的海盜行為應限於公海或任何國家管轄範圍以外的場所，若在一國管轄範圍內發生，包含湖泊、河川、港口，則屬於該國內法之刑罰問題¹⁴。其理由乃是基於海盜行為既受所有國家普遍性管轄，為了避免侵犯他國主權，此種特別管轄權只能適用於無任何國家可為其行為負責之區域，若行為發生於某國管轄領域範圍內，自應由該國負起緝捕、懲治之責。因此，無論是依習慣國際法或條約法，受各國共同管轄的海盜行為，只能發生在公海等不屬任何國家管轄之區域。

而「公海」的定義為何？傳統的習慣國際法及一九五八年日內瓦公海公約以在各國內水、領海之外的海域為公海；但一九八二年聯合國海洋法公約則略予擴充，其第八十六條以各國內水、群島水域、領海及專屬經濟區(exclusive economic zone)之外的海域為公海。進一步分析要件，「內水」(Internal waters)依海洋法公約第八條，係指在基線向陸一方的水域，包括海灣、河口灣、潮間帶、海岸與領海直線基線間之海洋、海港、河港、內河、內國湖泊等。而「領海」之定義，依一九五八年「領海及毗連區公約」之規定，係指國家主權擴展於其陸地領土及其內水以外鄰接其海岸的一帶海域，即稱為領海。至於「專屬經濟區」則指沿海國為探勘、開發、保存及管理海域內海底及其地下、水面之天然資源，及對其海水、潮流及風力利用等，經濟上之開發或探勘活動，對之享有主權權利，且可延伸至基線起算向海一面兩百哩之海域。沿海國於專屬經濟區內，就天然資源享有相當充分之權利，且有管轄權限，而其他國家則仍享有飛越自由、航行自由與鋪設海底電纜與管道之自由¹⁵。而群島水域係有關群島國之規定，群島國

¹⁴ 周成瑜，前揭書，頁 108。

¹⁵ 姜皇池，前揭書，頁 325 至 326。

之國家主權及於群島水域以外鄰接的一帶海域；「群島水域」係指依海洋法公約第四十七條劃定的群島基線所包圍的水域。

第三屆海洋法會議中，關於專屬經濟區海域部分是否屬於公海性質，曾引起爭議，而有關專屬經濟區法律性質，分別有三種看法：

- (一)國家管轄區域說：其認為沿海國對專屬經濟區域內享有主權權利，對該區域行使專屬管轄權，其他國家在該區域除享有航行、飛越及海底電纜和管道架設自由外，其他權利應歸屬沿海國¹⁶。
- (二)公海說：認為專屬經濟區的海域部分原則上為公海，但沿海國對其得享有特定權利，此權利由專屬經濟區制度一併規定。
- (三)特殊制度說：認為專屬經濟區海域部分，並非公海而係具有獨特性質的海域。在該海域中，沿海國權利與第三國權利皆應由專屬經濟區制度予以規定¹⁷。

上述的第三種見解為第三屆海洋法會議所接受，也因此海洋法公約第五十五條亦從此精神。

而依本條 a 項第 1 款規定，國際法上海盜行為若發生在公海上，須針對另一船機，或另一船機上之人或財物方構成；而同項第 2 款卻規定若在「任何國家管轄範圍以外的地方」，則只需對「船、機、人或財物」，而不限於對另一船機，或另一船、機上的人或財物。依條文文義觀之，「任何國家管轄範圍以外的地方」上當然包括「公海」，惟若做如此解釋，則將使第 1 款規定成為具文，因此從法條的整體規範解讀，則第 2 款所謂的須於「任何國家管轄範圍以外的地方」應指「公海以外」之任何國家管轄範圍以外的地方。依國際法委員會在評論意見中表示，此項海盜行為是指船機在無主島嶼或未被佔領地的海

¹⁶ 姜皇池主持研究，行政院研考會，海洋事務統合法制之研究第一冊，2009 年，頁 56。

¹⁷ 李文沛，國際海洋法之海盜問題研究，中國法律圖書有限公司，2010 年，頁 93。

岸發生，作此規範目的係避免發生上述區域的海盜行為逃避刑責管轄¹⁸。

值得討論者為依海洋法公約第五十五條¹⁹的規範意旨，專屬經濟區不再為公海。但是第五十六條卻漏未規定沿海國在其專屬經濟區內就所發生的暴力行為有管轄權²⁰，其因此產生不合理現象，即在專屬經濟區內所發生的非法暴力行為，並非國際法上的海盜行為，因此不能適用普遍性管轄原則；而沿海國對之又無管轄權，形成打擊海盜的漏洞。因此，論者主張將公海以外不屬任何國家管轄範圍之地區，除南極大陸及不屬任何國家領空的上空外，應將專屬經濟區包括在內²¹。另依海盜實際發生案例而言，所有的海域均可能成為海盜活動範圍，而依此劃分之領海、毗連區及專屬經濟區和公海界限等問題，雖係於尊重船旗國原則的權衡下所為之認定，但對於國家間管轄權卻產生深刻影響，海洋法公約對不同海域的海盜行為設有不同管轄規定，尤其是專屬經濟區及群島水域等制度，使公海的範圍大幅減少，對國際間海盜行為制止恐有負面影響，致發生於上開區域海盜行為，其有權管轄國家不行使權力，其他國家亦無管轄權法源之情形出現。

上述問題的解決方式或可參考海洋法公約第五十八條準用的規定，其第五十八條第二項規定：本公約第八十八條至第一百五十五條的規定，即公海部分的規定只要不與專屬經濟區的規定相牴觸者，即可適用於專屬經濟區。上開立法應屬良善，因海洋法公約第一百條至第一百零七條有關海盜行為之規範，就專屬經濟區方面，其規範並無不相容之處，在一般情況下，對付海盜的舉動不能視為侵犯公約之行為，

¹⁸ “United Nations, Report of the International Law Commission, Covering the Work of Its Eighth Session, April 23 July 4, 1956,” American Journal of International Law (Vol. 51, 1957), p. 214. 轉引自黃淑芬國際法上之海盜行為之研究-兼論南海海盜問題，政治大學碩士論文，1999年，頁16-17。

¹⁹ 參聯合國海洋法公約第55條規定：專屬經濟區是領海以外並鄰接領海的一個區域，受本部分規定的特定法律制度的限制，在這個制度下，沿海國的權利和管轄權以及其他國家的權利和自由均受本公約有關規定的支配。

²⁰ 參聯合國海洋法公約第56條。

²¹ 曾文正，國際法關於海盜行為規定之研究，海洋大學海洋法律研究所碩士論文，1993年，頁53至54。

而應保留予沿海國行使，故有關海盜行為的條款應可適用在專屬經濟區，區域內所發生的國際法海盜行為應受各國普遍性管轄²²。

第四項須是非法的暴力、扣留或掠奪行為

海盜行為之態樣係指非法暴力或扣留，或其他掠奪行為，且並不限於已完成的暴力、扣留或掠奪行為，只要有從事海盜行為的意圖而發動攻擊，或以暴力威脅，教唆或故意便利行為均屬之。

在較早的立法例中，掠奪行為曾被廣泛的定義為海盜。如美國於"U.S v. Smith(1820)"案中指出「不論在普通法、海事法或國際法上，我們通常將海盜行為視為違反國際法的行為，而國際法將海盜行為定義為"海上強盜"，但隨著時間推移，其他不法行為也被包括在內，也包括非搶劫動機，而為其他私人目的之行為，即只要是某種型態的暴力行為，即足以被認為海盜行為。²³」

本要件引起討論之處，在於若僅僅「意圖」為非法的暴力、扣留或掠奪行為，但尚未採取犯罪行動，是否構成國際法上的海盜行為？例如以武裝船舶航行公海，雖存有從事海盜行為意圖，惟尚未著手於任何暴力犯行者，可否以海盜視之？雖國際實務上，英美法院認為實際搶劫並非國際法上海盜行為的要素²⁴，但在一九五八年第一次海洋法會議中，英國代表曾提案在「任何非法的暴力、扣留或掠奪行為…」之後附加「或意圖以此類行為…」等用語，惟後經否決²⁵，最後仍依公約草案之原有條文通過，即現行海洋法公約第一百零一條之條文。因此，由公約制定過程觀之，其似乎有意將僅僅意圖為非法的暴力、扣留或掠奪行為排除在海盜行為之外，足見國際法的海盜行為僅止於「既遂犯」及「未遂犯」，未及於著手實行前「陰謀」、「決意」階段。

²² http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracylegal_framework.htm, access on 2011/06/06.

²³ J.W. Boulton, "The Law of Piracy", *Indian Year Book of International Affairs*(1989), p.109.

²⁴ J.W. Boulton, *ibid.*, p.110.

²⁵ Alfred P. Rubin. *The Law of Piracy*, University Press of the Pacific, 2006, p.333.

對照我國刑法第三百三十三條普通海盜罪之規定「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」，則我國僅僅以意圖施強暴、脅迫而駕駛船艦者，尚未有實際暴力行為時，即以海盜罪論之，依我國立法例，除非認為海盜罪係抽象危險犯。

所謂抽象危險犯，即係其行為由法律明文擬制具有抽象危險，即行為對於法益侵害的危險性，透過因果必然性的推定，只要一有行為出現，即可認定其對法益具有一定危險關係，因該危險係由立法者所認定，判斷標準係以行為為斷，故行為一出現，犯罪即成立，並無未遂關係存在²⁶。是以，若非上述情形，則我國普通海盜罪著手後一律以海盜罪既遂罪視之，甚為不當，且海盜罪法定刑極重，似仍應依傳統「陰謀」、「決意」、「著手」、「未遂」及「既遂」等不同階段立法，較為合宜。

另外海洋法公約規定任何非法的暴力、扣留或任何掠奪行為，其中「非法」究竟為何？「非法」字樣最早於一九五五年國際法委員會第七會期，草案委員會向國際法委員提出的草案第十四條條文中出現，其後沿用至日內瓦公海公約及聯合國海洋法公約。國際法委員會對此並無作任何討論或說明，僅於一九五八年第一次海洋法會議中，希臘代表曾對之提出批評，但未受重視而未予討論²⁷。論者指出公約中加入「非法」之文字，似乎意味著排除因私人目的所為之合法暴力、扣留或掠奪行為，因十七、十八世紀的私掠制度盛行，其係合法的暴力行為，惟該制度業廢除甚久，因此將「非法」字樣附加於國際法上之海盜行為定義中，實際上是不需要的²⁸。

²⁶ 柯耀程，刑法構成要件解析，三民書局，2010年，頁132。

²⁷ Alfred P. Rubin, "Is Piracy illegal?" American Journal of International Law, Vol.70, 1976, p.93.

²⁸ Alfred P. Rubin, "Is Piracy illegal?", ibid., p.94.

第五項行為的動機須基於私人目的

國際法上之海盜行為的動機須基於私人目的，該項規範係沿襲哈佛海盜行為研究草案、日內瓦公海公約至聯合國海洋法公約而來。海盜行為基於私人目的之限制，也是國際海盜法規定中引起重要爭議之處。一九五八年聯合國海洋法會議中，捷克代表即認為將海盜行為設限於必須基於私人目的，而將為政治理由而為之海上暴行排除在海盜行為之外，與國際法的發展不能調和，惟其未受與會大多數國家認同，而未被採納²⁹。

然是否為私人目的的判斷，實際上存有認定之困難，國際上有二案例，可供思索「私人目的」及「公共目的」之區隔參酌。其一為一九六一年葡萄牙郵輪"Santa Maria"號案例，一九六二年一月二十三日葡萄牙籍船舶在加勒比海域被本國國民偽裝成的船員及乘客的武裝人員所劫持，多名船員遭到殺害，該船被迫改變航道。此一叛亂團體未獲得葡萄牙承認，其意在引起國際社會關注，也保證不傷害其他國家利益及國民。後葡萄牙政府要求英、美及荷蘭等國依有關海盜及船內叛亂的國際法搜捕該船，後英美於國際水域登臨與為首的葡萄牙海軍上校達成協議，該上校同意交出該船舶，英、美等國則保證其可得到叛亂份子的待遇，最後該船駛至巴西，由巴西政府提供政治庇護³⁰。

其二為一九八五年的"Achille Lauro"郵輪事件。一九八五年義大利郵輪"Achille Lauro"被四位偽裝成乘客的巴勒斯坦解放陣線(Palestine Liberation Front)成員劫持，並以船上人員為人質，要求以色列釋放五十位巴勒斯坦籍人士，成員於劫持期間殺害一名美國籍人質，美國政府因而指其為海盜，並迫使載運劫船者的飛機迫降義大利，使劫持者落入義大利管轄，進而逮捕並起訴³¹。

²⁹ 李文沛，國際海洋法之海盜問題研究，中國法律圖書有限公司，2010年，頁90。

³⁰ http://www.cruisebruisse.com/Archives/Pirates_Terrorists/Santa_Maria_January_23_1961.html, access on 2010/11/25.

³¹ http://news.bbc.co.uk/onthisday/hi/dates/stories/october/7/newsid_2518000/2518697.stm, access on 2010/11/25.

此二案件經來被拿來比較，其差異點如下：

- 一、不論是"Santa Maria"案，亦或"Achille Lauro"案，劫持的對象均為「同一」船舶，單就此點，已不符前述須針對「另一」船舶的要件，因此其等並非聯合國海洋法公約所定義之海盜行為。
- 二、在"Santa Maria"案中，劫持者抗議對象是本國政府，劫持對象亦是本國籍船舶，因此其宣稱不傷害其他國家的利益時，各國較能相信其行為動機是基於政治目的。因此劫持者於道德上較能得到寬容。
- 三、在"Achille Lauro"案中，巴勒斯坦解放陣線成員不滿的對象為以色列，但卻是劫持第三國的船舶，且以非特定國家的人民為人質，侵害了不相干國家國民生命，道德論述上較薄弱。

有關國際法上之海盜行為限於私人目的之問題，論者認為把叛亂團體為政治目的所為的交戰行為視為海盜行為並不適當，因其在海上攻擊敵對政府，可能為該團體獲得獨立的手段之一，而海盜行為的要件須基於私人目的，前揭情形應為政治目的，而非為私人目的，因此只要叛亂團體攻擊對象僅限於其所尋求獨立國家的船舶，即不應視為海盜罪，因叛亂團體僅係試圖推翻該敵對政府，而非威脅其他國家³²。該見解，參照上述二個實例之最終解決途徑，頗符合實際狀況，實有見地。

第二節 其他有關海盜行為之規範

聯合國海洋法公約將海盜行為的定義規定於該法第一百零一條內，另針對其他如合作制止海盜行為義務、非私人船機叛變所生的海盜行為、海盜船機的定義、海盜船機國籍的保留或喪失、無足夠理由扣押的賠償責任、發生海盜行為而有權進行扣押的船舶和飛機、海盜

³² Barry Hart Dubner, The law of International Sea Piracy, the Hague: Nijhoff, 1980, p.929.

船舶或飛機的扣押規定等分別於第一百條及一百零二條至一百零七條內另有規定，以下分別予以介紹。

第一項一九八二年聯合國海洋法公約第一百條

第一百條合作制止海盜行為的義務

「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³³。」

制止海盜行為是各國的權利與義務，係長久被建立的觀念。此種觀念起源自歐洲殖民帝國政府欲保護其本國利益而形成，因當時帝國政府所屬殖民地如非洲及東南亞等地區海盜行為猖獗，帝國政府來往於殖民地的船舶經常受到劫掠，此種觀念即因應而生³⁴。

本條款雖「合作制止海盜行為的義務」(Duty to co-operate in the repression of piracy)，惟實際上目前仍缺乏跨國際組織或機構的執行力，海洋法公約本身並無履行此等義務之罰則。因此，本條最多僅是賦予各國對於海盜行為管轄權法源的規範，而不具強制力。

海洋法公約第三百條亦僅規定：「締約國應誠意履行根據本公約承擔的義務並應以不致構成濫用權利的方式，行使本公約所承認的權利、管轄權和自由」，其對於締約國行使與否，仍保有相當程度的自由，僅以不致構成權利濫用方式限制之，屬於訓示規定，作用在於提醒各國應盡最大善意遵循，對於未遵循之國家，仍無任何強制力。

第二項一九八二年聯合國海洋法公約第一百零二條

第一百零二條軍艦、政府船舶或政府飛機由於其船員或機組成員發生叛變而從事的海盜行為

³³ Article 100 Duty to co-operate in the repression of piracy
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.

³⁴ 李文沛，國際海洋法之海盜問題研究，中國法律圖書有限公司，2010年，頁98。

「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一百零一條所規定的海盜行為，視同私人船舶或飛機所從事的行為。³⁵」

因海洋法公約第一百零一條係以私人船機為構成要件，非私人船機如軍艦、政府船機於本條情況下可成立海盜行為。依本條規定軍艦或公有船機等之船員或機組成員發生叛變而從事海盜行為時，應將其視為私人船機所從事的行為，而符合海盜行為要件，並可適用其他扣押等規定³⁶。其反面解釋為除叛變情況外，軍艦或公有船機等均不能成為國際法上海盜行為的工具。

第三項一九八二年聯合國海洋法公約第一百零三條

第一百零三條海盜船舶或飛機的定義

「如果處於主要控制地位的人員意圖利用船舶或飛機從事第一百零一條所指的各項行為之一，該船舶或飛機視為海盜船舶或飛機。如果該船舶或飛機曾被用以從事任何這種行為，在該船舶或飛機仍在犯有該行為的人員的控制之下時，上述規定同樣適用³⁷。」

本條規定與一九五八年日內瓦公海公約第十七條規定大略相同。依條文分析，構成海盜船舶或飛機之情形有二種，第一種情形指從事海盜行為之船機；第二種係曾經從事海盜行為之船機。在第二種情形，海盜船機的態樣因其曾從事海盜行為，當然不因其海盜行為已終了，而不得予以扣押、緝捕。換言之，只要該船機仍然在違犯該行為的人員控制下，海盜行為已既遂，仍得予以追訴、審判。

³⁵ Article 102 Piracy by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied
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.

³⁶ 張海文主編，聯合國海洋法公約釋義集，海洋出版社，2004年11月，頁192。

³⁷ Article 103 Definition of a pirate ship or aircraft

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 101. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

而第一種情形，則較難理解，似乎只要主要控制地位的人員意圖利用船機從事海盜行為，該船機即視為海盜船舶或飛機，惟國際法海盜行為，如前所述，僅包括「既遂」及「未遂」，而不及「陰謀」、「決意」等階段，因此該條文的意義須作體系解釋及限縮解釋。參照海洋法公約第一百零一條意旨，私人目的為海盜行為的主觀意圖，因此海洋法公約第一百零三條的「意圖」應作「意圖利用船機，並刻正著手實施海盜犯行」來解釋。是以，本條所指成為海盜船舶或飛機的兩種情形應為：(1)現正實行或即將實行海盜行為之船機；(2)曾經從事海盜行為之船機³⁸。

第四項一九八二年聯合國海洋法公約第一百零四條

第一百零四條海盜船舶或飛機國籍的保留或喪失

「船舶或飛機雖已成為海盜船舶或飛機，仍可保有其國籍。國籍的保留或喪失由原來給予國籍的國家的法律予以決定。³⁹」

本條規定雖船機已成海盜船機，惟其國籍未必喪失。其國籍之得喪，仍依其原國籍之內國法規定。當然，其國籍保留與否，不影響普遍性管轄原則的行使，依海洋法公約第一百零五條規定，各國均可行使扣押、逮捕之權。

第五項一九八二年聯合國海洋法公約第一百零六條

第一百零六條無足夠理由扣押的賠償責任

「如果扣押涉有海盜行為嫌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。⁴⁰」

³⁸ 李仲景，從國際法海盜行為規範探討我國刑法海盜罪之修法，東海大學法律學系研究所碩士論文，2005年，頁70。

³⁹ Article 104 Retention or loss of the nationality of a pirate ship or aircraft
A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

海洋法公約第一百十條⁴¹規範登檢船舶的要件及時機，一旦發現涉嫌第一百十條列舉行為之可疑船舶可即行使登檢權，惟經證明其懷疑為無根據，被登臨船舶未涉及任何嫌疑行為，則應賠償該船舶因此所生之損失或損害。

此條規範意旨在於促使執行緝捕者慎重行事，明訂任意登臨的賠償責任，避免以緝捕海盜為名目，恣意妨害船舶航行自由。

第六項一九八二年聯合國海洋法公約第一百零七條

第一百零七條由於發生海盜行為而有權進行扣押的船舶和飛機

「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的為政府服務並經授權扣押的船舶或飛機實施。」

海洋法公約雖授權各國有權於公海上逮捕海盜，並依逮捕國之國內法審判、處罰。但同時，為防止各國權利濫用，對於執行逮捕海盜、海盜船機或其他贓物、船貨的行為主體，設有上開規定以防濫用。

⁴⁰ Article 106 Liability for seizure without adequate grounds

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.

⁴¹ Article 110 Right of visit

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters on the high seas a foreign ship, other than a ship entitled to complete immunity in accordance with articles 95 and 96, is not justified in boarding it unless there is reasonable ground for suspecting that: the ship is engaged in piracy; the ship is engaged in the slave trade; the ship is engaged in unauthorized broadcasting and the flag State of the warship has jurisdiction under article 109; the ship is without nationality; or though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship.
2. In the cases provided for in paragraph 1, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.
3. If the suspicions prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.
4. These provisions apply mutatis mutandis to military aircraft.
5. These provisions also apply to any other duly authorized ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service.

有認為本條規定是為了避免舊時私掠制度之復活，防止普遍性管轄原則受到濫用，也為了釐清不當緝捕的責任歸屬，方將海盜行為之扣押權，限縮於政府服務並授權的船機可得為之⁴²。

申言之，依條文「軍艦、軍用飛機或其他清楚標誌可識別為政府服務並經授權扣押的船舶或飛機實施」，係因軍艦或可識別為政府服務且授權的船機係一國主權的象徵，可代表該國於公海上行使權力。而至於實施扣押海盜船機程序如下⁴³：

- 一、登臨：接近嫌疑船舶或飛機。執行人員登上嫌疑船舶或飛機，或者以小船登載人員或其他方法派送人員登上嫌疑船機。
- 二、查核：查核船舶國籍證書或其他船舶文件。
- 三、檢查：查核後若仍有嫌疑，則進行檢查，檢查項目包括詢問、搜索及保全證據等在內。
- 四、逮捕人員緝捕船舶或飛機：經檢查後，若發現有明確證據，則可對人員實施逮捕，對船機實施扣押。

另一重要問題，被攻擊的船舶是否可以緝捕海盜？雖然在海洋法公約內並未明確規定上開情形之處理，然被攻擊船舶可行使正當防衛以抵抗海盜，進而使之屈服，是習慣國際法上承認的，在國際法委員會報告書中，此原則是相當清楚的⁴⁴。

第七項一九八二年聯合國海洋法公約第一百零五條

第一百零五條海盜船舶或飛機的扣押

「在公海上，或在任何國家管轄範圍以外的任何其他地方，各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

⁴² 陳治世，國際法，台北商務印書館，1980年，頁269。

⁴³ 李文沛，國際海洋法之海盜問題研究，中國法律圖書有限公司，2010年，頁101。

⁴⁴ 李文沛，前揭書，頁100。

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之限制。⁴⁵」

該條規定海盜行為的普遍性管轄權，授權各國對抗海盜時，可使用扣押海盜船舶或逮捕海盜行為人等手段。原則上公海的管轄權係以船旗國管轄為原則，第三國對於他國船舶不得行使管轄權。但國際法創設了幾種例外的情形，使第三國亦得對他國船舶實施某種程度的管轄，而本條所規定的海盜行為，即是第三國得於公海上對他國船舶行使管轄權的原因之一。

另一方面，上開規定與同法第一百零四條「海盜船舶或飛機國籍的保留或喪失」究竟如何適用。由於海盜船舶並不當然喪失國籍；基於國家主權原則，各國亦不輕易放棄對該國國民及其所屬船舶的管轄權，如此一來，國際法上海盜行為之普遍性管轄權與國民、船舶的船旗國管轄原則似乎存在著矛盾。國際法學者 Whiteman 對此問題提出見解：一國並不因為該國國民於在公海上被認定該當海盜行為後，而喪失要求該國國民效忠或對其主張行使立法、行政或司法管轄之權利。該國甚至有權為保護其國民與財產的利益，以外交方式向施以不法待遇的另一國提出要求。同理，如果海盜船在從事海盜行為之前已具備該國國民資格，未經其本國同意下，仍不得排除該國對其行使普遍性管轄權或船旗國的權利⁴⁶。

綜上，應可認為海洋法公約規定海盜行為置於普遍性管轄權下的考量點，係賦予各國共同平等的機會以制止公海中的海盜行為，此「各國」當然包括船旗國。因此普遍性管轄原則與船旗國管轄競合的情形

⁴⁵ Article 105 Seizure of a pirate ship or aircraft

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

⁴⁶ 丘宏達，現代國際法，三民書局，1995年6月，頁372。

並不存在，僅各國國內法若規定海盜船機仍保有國籍時，基於保護其國民的利益，得以外交方式對予以不法待遇的另一國提出要求而已。

第三節 國際法學者對公約規定的評論

從一九二六年國際聯盟制止海盜行為草案、日內瓦公海公約至聯合國海洋法公約，關於海盜行為的規定，自法典化以來並未大幅變動，海洋法公約雖對海盜行為建立規範，也為世界上大多數的國家所接受，但這樣的規範是否充分？且某些國家並非聯合國成員，因此若締約國與非締約國分別依據海洋法公約及習慣國際法適用法律，則是否有管轄權衝突問題？這些均是學者討論之問題。

海洋法公約第一百條甚至規範了簽約國應對海盜採取合作防制的義務。然而海洋法公約作為一個防制海盜的法律工具而言，學者⁴⁷指出其有若干不完美之處：

- 一、雖然海洋法公約要求簽署國需協力防制海盜，但缺乏機制去實現這樣的要求。誠然要防制海盜，必須簽署國先配合該公約規定修改本國法以便追訴海盜犯罪行為。而實務上，僅極少數國家採取行動，海洋法公約並無賦予各國特別強制力以協助合作對抗海盜，例如起訴或引渡的義務，或者相互的法律合作等。因此僅依海洋法公約而對海盜行為進行防制，實際上甚為困難。
- 二、海洋法公約對於海盜的定義僅侷限於發生於公海或不屬於任何國家的管轄範圍，惟如此的立法顯不符現代海盜發生的現況，今日海盜多發於國家領域內之海域、港口等，海洋法公約並不能解決前揭管轄依據的問題。而一些群島國家例如菲律賓或印尼，宣稱其領海廣布於各偏遠群島之間，而群島間之海峽、海灣又常為國際航運所必須通過，這樣的狀況亦不能適用於海洋法公約。

⁴⁷ Yvonne M. Dutton, *Bring Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction for the International Criminal Court*, *Chicago Journal of International Law*, pp.210-212.

三、依據海洋法公約第一百零一條 a 項第一款，海盜必須是由船員或船上旅客對於另一船舶所為之非法行為，即一艘船對另一艘船的行為，方可能稱為海盜。惟這樣的規定，使具海盜犯意的行為人以船員或乘客身份出現，劫持船舶要求贖金，卻不該當海洋法公約的海盜罪之不合理現象，此等見解，亦有學者表示贊同⁴⁸。

四、在海洋法公約的架構下，非基於私人目的，無法構成海盜罪，因此出於政治動機的恐怖份子對於公海上的船舶、船員的非法行為，並不被包括在海洋法公約內。這樣的定義對某些非法行為的追訴上造成困難。我國學界亦有持同樣看法者，認為適用範圍太過狹隘，難以規範現代型態的海盜⁴⁹。

惟亦有學者⁵⁰認為海洋法公約對海盜定義確顯狹義，但至少所定義的行為規範係國際社會在此問題上之最低程度的共識。其採取嚴格狹義定義的考量係在於海盜行為的普遍性管轄權影響深遠，若不採取如此嚴格定義，則恐難為國際社會所接受，選擇狹義定義並不表示國際社會必須容忍海盜行為定義以外的海上暴力行為，只是暫不便對其適用普遍性管轄權而已。雖國際法上對該等問題確無施力空間，但也不因其不屬國際法上的海盜行為，便任其恣意妄行，破壞國際秩序，因其若以國際社會力量干預，又恐引起侵犯主權的疑慮。

最後，由於我國非海洋法公約之簽署國，基於主權獨立的概念，公約基本上僅能拘束締約國。因此有關國際法上海盜行為規範，僅為法理位階，效力位階於我國法律之下，故與國內法衝突時，仍無法有效運作。基於刑事案件涉及罪刑法定主義原則，國際法相關規定與國內法衝突時，仍應檢視國內法相關規範，參考公約作出相關調整，提出相關修正，期使公約轉換成國內法，方具效力⁵¹。

⁴⁸ Alfred P. Rubin, "Is Piracy Illegal?" American Journal of International Law, Vol. 70, 1976, p. 95.

⁴⁹ 王冠雄、戴宗翰，由區域合作之觀點探討防制海盜行為，航運季刊第 11 卷第 4 期，2002 年，頁 67。

⁵⁰ 李文沛，前揭書，頁 104。

⁵¹ 周成瑜，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 40。

第四節小結

「國際法上的海盜行為」之意義，於聯合國海洋法公約前，因國際間缺乏權威意見，且各界意見不一，一直無法定論。而一九八二年的「聯合國海洋法公約」係國際海盜行為規範中較權威者，其歸納國際法上海盜行為的構成要件在於須以私人船舶或私人飛機為工具；須對船舶、飛機或船機上的人員或財物所為；須在公海或任何國家管轄範圍以外地區所為；須為非法的暴力、扣留或掠奪行為及行為動機；須出於私人目的等五項要件，另其定調船內叛變非國際法上的海盜行為，對國際海盜行為的立法貢獻良多，建立一個較明確，也較具公信力的規範。

而海盜罪既是著眼於海上秩序維護、受害者法益侵害嚴重、求援困難，船內的劫持叛變若將之視為海盜行為，應較符合立法意旨，較能保障生命、財產安全。另依目前世界局勢，與國際專業從業人員流動頻繁，如我國漁船常僱用他國船員，則將之視為海盜行為，則較能保護船東安全，惟目前受限於船旗國管轄原則考量，無法實現，管見以為我國或可與我國經貿密切之友邦，以協約取得管轄權，以提升海上暴力事件防制及海事管理效率。

而海洋法公約之缺點，即如大部分的國際條約一樣，除非經由聯合國具體的推動，甚至以國際制裁手段行之，方能竟功。否則雖經大部分國家簽署，仍缺乏簽署國協力防制海盜的機制，效果有限。另海洋法公約對於海盜行為的定義，因考量各國利益、國情現實之不同而有所退讓，將海盜行為僅侷限於發生於公海或不屬於任何國家管轄範圍，顯不符現代海盜的現況。另亦仍堅持海盜行為須對另一船舶所為之非法行為，使具海盜行為犯罪意圖行為人若以船員或乘客身份出現，暴力劫持船舶要求贖金時，卻無法構成海洋法公約的海盜罪等不合理現象。

惟上述問題，自因妥協於國際政治的糾擾，相關意見國際間尚無法一致。其採嚴格狹義的海盜行為定義，係考量至海盜行為的普遍性管轄權影響深遠使然，非謂立法疏漏，係國際社會實然面或國際法規範上常見的困境而已。

另外，非海洋法公約簽署國的我國，相關國際法上海盜行為規範，僅能作為本國法法理參考，為保護我國漁商船及國際貿易順暢，應檢視國內法相關規範，參考海洋法公約作出相關條文修正，使其轉換成國內法，方生效力。



第五章外國海盜行為立法例

國際組織有關海盜行為的規範，旨在建立各國合作防制海盜行為的共識與義務，其規範內容著重於釐清海盜行為的定義及管轄權歸屬等問題，以作為各國處理公海或不屬於任何國家領域之海盜行為之依據，因此對於海盜行為的追訴程序與實體刑罰制度並無進一步的規範。當具體的海盜案件發生時，各國仍有權實施緝捕，並依各該國國內法對案件予以追訴、處罰。

而海盜罪是否獨立立法？舉與海盜罪構成要件類似的強盜罪而言，現今世界主要國家的國內法皆有強盜罪的規範，但在強盜罪之外，是否另有訂定海盜罪之必要？各國規定並不一致，以下就東、西方主要國家立法例予以介紹。

第一節歐美國家

第一項美國

對於海盜罪的規範，美國立法起源甚早，最早於一七九〇年制定犯罪法(criminal Code of 1790)時，該法即進一步將國際法上之海盜行為與國內法之海盜行為區別。現今美國「聯邦法律大全」(United States Statutes at Large) 第十八篇八十一章第一千六百五十一至一千六百六十一節¹中，訂有海盜相關規範，其重要條文規定如下：

一、第一千六百五十一節²：任何人在公海犯下國際法所定義之海盜罪，且進入美國或由美國政府逮捕者，處終身監禁。

¹ See <http://codes.lp.findlaw.com/uscode/18/I/81>, access on 2011/01/21.

² Section 1651. Piracy under law of nation

whoever, on the high sea, commits the crime of piracy as defined by the law of nations, and is afterwards brought into or found in the United States, shall be imprisoned for life.

該條係有關海盜行為之定義，美國法以聯合國海洋法公約之海盜定義直接援引為內國法海盜罪之構成要件，規定甚為簡潔，且直接引用國際法上之海盜行為定義，易與國際接軌。惟其問題在於其規範內容較不明確，依我國大陸法系傳統，可能有構成要件不明確之虞。

二、第一千六百五十二節³：舉凡美國公民，在公海上所犯的任何謀殺、掠奪或任何對美國、人民的敵意行為，為海盜行為，處終身監禁。

該條以國籍為標準，採屬人原則，只要行為人為美國公民，進而於公海上從事暴力行為，或被害對象為美國、美國人民之敵意行為，均為海盜行為。

三、第一千六百五十三節⁴：任何外國公民在該外國公民所屬國或美國觸犯戰爭，或影響船舶及財產之行為，而符合該國與美國簽定條約所認定之海盜行為，亦為海盜罪，處終身監禁。

該條係由美國與外國先行意定海盜行為定義，於外國公民於美國觸犯特定罪行或相反情形時，進而符合協約之海盜定義時，亦為海盜罪。其希透過條約、協定之先行擬定，減少國家之間管轄權競合問題。

美國法以本國人及外國人分別觸犯海盜罪之立法體例，立法簡潔。惟上開立法的基本問題，是該國國內法對於海盜罪之規範係取決於國際法定義，此種立法方式，易導致的問題在於該「如何解釋國際法對於海盜行為之定義」。

以一八二〇年美國最高法院對「Smith」案的判決為例，該案被告及其同夥服務於阿根廷籍船舶，而後被告於船內叛變，控制該船後，

³ Section 1652. Citizens as pirates

Whoever, being a citizen of the United States, commits any murder or robbery, or any act of hostility against the United States, or against any citizen thereof, on the high seas, under color of any commission from any foreign prince, or state, or on pretense of authority from any person, is a pirate, and shall be imprisoned for life.

⁴ Section 1653. Alien as pirates

Whoever, being a citizen or subject of any foreign state, is found and taken on the sea making war upon the United States, or cruising against the vessels and property thereof, or of the citizens of the same, contrary to the provisions of any treaty existing between the United States and the state of which the offender is a citizen or subject, when by such treaty such acts are declared to be piracy, is a pirate, and shall be imprisoned for life.

於公海搶劫西班牙籍船舶。被告經依一八一九年三月三日美國國會制定法海盜罪起訴，惟該制定法並未對海盜行為加以詳細定義，其定義僅為「國際法上的海盜行為」，被告因而抗辯：「即使犯罪事實存在，亦違反罪刑法定主義，因該法缺乏對海盜罪的明確定義，僅依靠司法的擴張解釋，並不足以定其罪」。惟美國最高法院法官 Story 指出，各界雖然對海盜行為之定義不盡相同，但關於海上劫掠行為這一點卻是一致的，且習慣國際法承認海盜行為屬違反國際法之萬國公罪，被告所為屬於國際法上之海盜行為，而在美國肯認習慣國際法屬於國內法之一部分前提下，美國自可將國際法對海盜行為之定義援引為國內法海盜行為之定義，而依國內法將其定罪並科處刑責⁵。經此案例之適用過程，可供吾人觀察美國國內法係如何將國際法上海盜行為之定義適用於國內法海盜行為之參考。

此外，美國透過國內法，主張有權對任何攻擊美國人民或船隻的海盜行為人進行逮捕，或任何由美國人民所犯的海盜行為進行逮捕。這樣的規範易引起國際糾爭，因其忽略了加害人所屬國、被害人所屬國及犯罪發生地國家之管轄權競合問題，即美國幾乎可無限制主張對海盜行為具管轄權，易引起其他具連繫因素國家的管轄權衝突，而引發國際政治性問題⁶。

第二項加拿大

加拿大地理位置鄰近美國，歷史發展上與美國類同，多由英國或甚至法國殖民，因此法律之發展深受英、美國或甚至法國之影響。一八七八年英國史蒂芬爵士(Sir James Fitzjames Stephen)起草英國法典草案(English Draft Code)，至一八九二年正式頒布「加拿大刑事法典」，其立法過程幾乎全由英國人主導。因延續英國法律之歷史因素影響，加

⁵ United States v. Smith, 18 U.S. 5 Wheat.153 (1820).

⁶ 戴宗翰，由國際法論海盜行為防制之研究-兼論亞太區域合作之模式，中國文化大學政治學研究所碩士論文，2002年，頁88。

拿大保留英美法系傳統，該國判決先例的來源，主要來自英國、加拿大最高法院、省級最高法院及上訴法院所作出之判決。此外，加拿大刑事法典的演變及判例解釋上，亦多少受到美國法之深厚影響⁷。

加拿大刑事立法與國際規範有著良好的接軌，其刑事立法例對國際法的若干規定予以國內法化。而其刑事法典之體例係採刑法與訴訟法合編的立法例，計有二十八章，前三十三章為刑法，十四章後為訴訟法。其第一章為總則，第二至十三章為分則，分別規定各種犯罪構成要件及其法定刑。

加拿大刑法典中，有關海盜行為之規範係訂於第七十四條及第七十五條之海盜罪章，規定如下：

一、第七十四條規定⁸：

(1)依國際法，任何人為海盜行為者，為海盜罪。

(2)任何人於加拿大境內外犯海盜罪者，構成可起訴罪行，並處終身監禁。

二、第七十五條規定⁹：

任何人於加拿大境內外，為下列行為，構成可起訴罪行，處十四年以下監禁：

(a)偷盜加拿大船舶；

(b)偷盜或未經合法許可，從船上扔下、損壞或毀棄加拿大船舶上之貨物、供應品或設備；

⁷ 卞建林等譯，加拿大刑事法典，第1版，中國政法大學，1999年1月，頁4-5。

⁸ Section 74

(1) Every one commits piracy who does any act that, by the law of nations, is piracy.

(2) Every one who commits piracy while in or out of Canada is guilty of an indictable offence and liable to imprisonment for life.

See <http://www.canlii.com/en/ca/laws/stat/rsc-1985-c-c-46/latest/rsc-1985-c-c-46.html#sec74subsec1>

⁹ Section 75

Every one who, while in or out of Canada,

(a) steals a Canadian ship,

(b) steals or without lawful authority throws overboard, damages or destroys anything that is part of the cargo, supplies or fittings in a Canadian ship,

(c) does or attempts to do a mutinous act on a Canadian ship, or

(d) counsels a person to do anything mentioned in paragraph (a), (b) or (c), is guilty of an indictable offence and liable to imprisonment for a term not exceeding fourteen years.

- (c)於加拿大船舶上，為反叛行為或意圖為反叛之行為；或
(d)唆使他人為(a)、(b)或(c)等項所述之行為。

上開海盜行為定義與美國法相近，均係援用國際法上之海盜行為定義直接作為國內海盜行為處罰之依據，並明文規定對海盜行為具有普遍性管轄權，即無論在國內或國外觸犯海盜罪，其均可對之起訴。同法第七十五條另臚列四種構成海盜罪情形，而從該條第三款中可知，在加拿大籍船舶內叛變，甚至僅僅意圖叛亂，均可被認為構成海盜罪，該款規定與我國刑法第三百三十三條第二項之準海盜罪規定頗為相似，因行為客體均為「同一」船舶，但與我國不同者係其仍須發生於所屬國籍之同一船舶內，因此不致發生管轄權爭議，僅將所屬國籍同一船舶內之反叛行為以海盜罪相繩，以保護本國籍船主。

第三項德國

歐洲法治大國德國，可能因其地理位置居歐洲內陸，並無有關海盜罪的規定，其僅於刑法設置強盜罪與加重強盜罪之規定。其強盜罪之定義為：基於不法取得之意圖，以強暴或以對身體或生命之即時危害為脅迫，而取得他人之動產者¹⁰。因此，德國國內法對於海盜行為的規範，係是以強盜罪、加重強盜罪或強盜罪之加重結果犯來處罰，不因其行為地係位於海上而所有不同。

¹⁰ See <http://www.gesetze-im-internet.de/>

§ 249 Raub

(1) Wer mit Gewalt gegen eine Person oder unter Anwendung von Drohungen mit gegenwärtiger Gefahr für Leib oder Leben eine fremde bewegliche Sache einem anderen in der Absicht wegnimmt, die Sache sich oder einem Dritten rechtswidrig zuzueignen, wird mit Freiheitsstrafe nicht unter einem Jahr bestraft.

(2) In minder schweren Fällen ist die Strafe Freiheitsstrafe von sechs Monaten bis zu fünf Jahren

第二節 亞洲國家

第一項 日本

日本四面環海且資源高度依賴進口，其海洋資源及海上安全之維護，對該國社會經濟與國民生活而言，至為重要。因此其於一九九六年簽署聯合國海洋法公約，決心加入海盜防制行為，而依海洋法公約，國家須在最大可能範圍內合作制止公海之海盜行為。其為達成維持海上安全秩序目的，近年通過專法，彰顯其對於海盜行為的日益重視。

日本於二〇〇九年通過《應對海盜法》，為日本實施海外打擊海盜行動提供法律後援，該國今後可隨時向海外派遣自衛隊以保護商漁船，且不論船旗國國籍為何。其前依《自衛隊法》「海上警備行動」，其執法範圍僅限於日本領海及其周邊海域，但依據新作「應對海盜法」則可派遣自衛隊遠赴如非洲索馬里亞海域，且允許使用武力負責保護船舶，而不論船旗國國籍¹¹，相關規範有長足之進展。

「應對海盜法」對海盜行為規範詳盡，該法第二條對於海盜行為定義，作出如下規範¹²：

第二條本法之「海盜行為」，係指服務於船舶或搭乘船舶（軍艦與各國政府所擁有或行駛之船舶除外）者，因私人目的，於公海（包含海洋法公約所規定的專屬經濟海域在內）或我國領海或內水從事下列各款行為者：

- 一、施強暴、脅迫或其他方法使人陷入無法抵抗之狀態，強奪航行中他船或恣意支配該船運作之行為；
- 二、施強暴、脅迫或其他方法使他人陷入無法抵抗之狀態，強奪航行中他船內財物、取得財產上之不法利益或圖利他人之行為；
- 三、以向第三者要求交付財物等其他無義務行為或要求不履行其權利為目的，劫持航行中他船人員為人質之行為；

¹¹ See <http://www.ncsu.org.tw/file/sea670.pdf>, access on 2011/5/10.

¹² See http://www.ofdc.org.tw/regulation/fishlaw/rulepage/law/asia/C_jp05.pdf, access on 2011/5/15.

- 四、以遭強奪或運作受恣意支配之航行中他船人員或劫持航行中他船人員為人質，向第三者要求交付財物等其他無義務行為或要求不履行其權利之行為
- 五、以從事前述任一款海盜行為為目的，侵入或損害航行中他船之行為；
- 六、以第一款至第四款之任一海盜行為為目的駕駛船舶，異常接近或糾纏他船，或妨礙他船航行之行為；
- 七、以第一款至第四款之任一海盜行為為目的，攜械駕駛船舶之行為。

另對於上述行為之處罰刑度，其於同法第三條規定(1)從事前條第一款至第四款之任一海盜行為者，處無期徒刑或五年以上有期徒刑。(2)前項（從事前條第四款之相關海盜行為者除外）之未遂犯亦應接受處罰。(3)從事前條第五款或第六款之海盜行為者，處五年以下有期徒刑。(4)從事前條第七款之海盜行為者，處三年以下有期徒刑。但在犯第一項或第三項之罪前自首者，減輕或免除其刑。

同法第四條為加重結果犯規定，內容為「犯前條第一項或第二項之罪使他人負傷者，處無期徒刑或六年以上有期徒刑；使他人死亡者，處死刑或無期徒刑。」

日本海盜罪之行為主體，包括服務於船舶之船員及搭乘船舶之乘客，行為客體方面將公有船舶排除，限於私人目的，地點限於公海，而將海盜行為態樣詳細描述，其包括強奪船舶、恣意支配船舶運作、強奪他船財物、利益或圖利他人之行為；或以船員為人質等，並甚至僅以具海盜目的之主觀意圖所為之侵入或損害船舶、異常接近或糾纏、妨礙航行等騷擾行為及攜械駕駛船舶，即該當海盜罪。

參照同法第三條第一款至第四款之條文觀之，其類似我國海盜罪既遂犯規定，其法定刑得處無期徒刑或五年以上有期徒刑，並處罰未遂犯(第四款除外)及加重結果犯。而同條第五、六款之規定，則類

似著手之概念，於侵入、損害船舶或騷擾行為之際，即對船舶造成海上安全疑慮時，即可構成海盜罪，僅刑度較輕。第七款則類似預備犯概念，於行為人以海盜行為意圖，攜械駕駛船舶時即可構成海盜罪。

日本法之立法層次分明，構成要件明確，基本立法精神與聯合國海洋法公約之立論合致，即秉持「另一船舶」及「私人目的」等兩大原則等，能與國際規範接軌。另對未遂犯、預備犯及加重結果犯等不同層次法益侵害階段，均設有規範，立法頗為周延。

該國立法例，一方面基本原則依循國際社會規範，另一方面構成要件周延、明確，甚至對於預備犯之行為態樣，亦予以條文例示描述，減少適用認定之困難，可為我國修法之借鏡。

應對海盜法之立法緣起，雖與打擊海盜有關，然因該法第七條予日本政府得針對打擊海盜行為的特別需要下，命令自衛隊採取必要措施，於是引起東亞政治上的關注，有解讀為該規定違背日本憲法第九條日本「永遠放棄以戰爭、武力威脅或武力行使作為解決國際爭端的手段」的規定¹³，因日本的自衛隊即相當於其他國家的軍隊，部分國家疑慮日本將以打擊海盜之名出兵，政治上被東南亞國家解讀為日本軍國主義之復活。

第二項新加坡

新加坡法治歷史悠久，於十九世紀由英屬海峽殖民地 (Straits Settlements) 改制為皇家殖民地，續於一九六五年八月九日脫離馬來西亞聯邦，獨立為新加坡共和國。其刑法延續英制，於一八七一

¹³ 日本憲法第九條

一日本國民は、正義と秩序を基調とする國際平和を誠実に希求し、國權の發動たる戰爭と、武力による威嚇又は武力の行使は、國際紛争を解決する手段としては、永久にこれを放棄する。二前項の目的を達するため、陸海空軍その他の戦力は、これを保持しない。國の交戦權は、これを認めない。

年即行立法，經歷多次修訂，迄今法制甚為完備，其現行刑法第六 A 章為海盜罪相關規定，其內容如下：

一、第一百三十條 B 節¹⁴

(1) 任何人實施國際法規定之海盜行為，構成海盜罪。

(2) 任何人實施海盜罪，處無期徒刑，併處十二以上鞭刑；但若實施海盜罪時謀殺或企圖謀殺他人，或實施危及他人生命的行為，則應處死刑。

二、第一百三十條 C 節¹⁵

任何人在新加坡境內外實施以下行為，應處十五年以下有期徒刑，併處鞭刑。

(a) 竊盜新加坡籍船舶；

(b) 竊盜新加坡籍船舶上之貨物、設備或裝置的任何部分，或者將其扔入大海、破壞或毀損。

(c) 在新加坡船舶上實施或企圖實施反叛行為；

(d) 建議或促使某人實施上述三種行為。

而新加坡於二〇〇五年五月五月為保障該國水域不受恐怖主義威脅及商船不受海盜威脅，續施行海事犯罪法案 (Maritime Offences Act)¹⁶，依據這項新法案，劫持船隻、蓄意破壞船隻、在船上使用暴力、蓄意破壞任何導航設備如燈塔或任何嚴重干擾及威脅船隻航行安全的行為，在新加坡均可被追訴。

¹⁴ Chapter VIA PIRACY 130B

(1) A person commits piracy who does any act that, by the law of nations, is piracy.

(2) Whoever commits piracy shall be punished with imprisonment for life and with caning with not less than 12 strokes, but if while committing or attempting to commit piracy he murders or attempts to murder another person or does any act that is likely to endanger the life of another person he shall be punished with death.

¹⁵ Piratical acts 130C.

Whoever, while in or out of Singapore

(a) steals a Singapore ship;

(b) steals or without lawful authority throws overboard, damages or destroys anything that is part of the cargo, supplies or fittings in a Singapore ship;

(c) does or attempts to do a mutinous act on a Singapore ship; or

(d) counsels or procures a person to do anything mentioned in paragraph (a), (b) or (c),

shall be punished with imprisonment for a term not exceeding 15 years and shall be liable to caning.

¹⁶ <http://statutes.agc.gov.sg/>, access on 2011/03/25.

該法案也賦予新加坡註冊船隻的船長更大的權力，一旦船上暴力案件發生，船長可將嫌犯交予任何一九八八年羅馬公約的簽約國處置¹⁷。依這項新法案，任何違反新加坡法律的海上犯罪，除公有船舶外，無論其國籍、船舶註冊地、犯罪行為地，新加坡政府均具管轄權。

該國亦積極加強簽署國際海上安全公約，以保護海上航行安全，其於一九八八年簽署羅馬公約，目的在減少海上犯罪分子的庇護可能性，以提高世界各地的航運安全。羅馬公約要求簽約國採取積極行動對付海上犯罪分子，無論犯罪行為發生於任一簽約國，而新加坡為亞洲商貨運大國，加入公約後，其打擊海盜行為之能量則能提高，對海盜行為之防制不遺餘力。

第三項中國

中國南方邊界鄰接南中國海，該海海域包括香港、菲律賓呂宋島及海南島等地，稱之為「海南三角」(Hainan Triangle)。傳統上，中國無意接受國際法作為國與國間之約束準則，但伴隨該國一九七〇年以來經濟改革開放政策，近較有意願接受國際間之規範¹⁸，以維持其經濟利益。而中國雖為聯合國海洋法公約簽署國，亦簽署了一九八八年的羅馬公約，但迄今該國刑法仍無海盜罪相關條文，甚至法條也無"海盜"此用語。

其對海盜行為的處理方式，較類似德國，以引用妨害自由或其他危害生命、自由等法益之法條處罰之，而基於該國刑法第三條罪刑法定原則¹⁹，其可能援引為海盜行為處罰的條文如下：

¹⁷ Section 8. Master's power of delivery

(1) This section shall have effect for the purposes of any proceedings before any court in Singapore.
(2) If the master of a ship, wherever that ship may be, and whatever the state in which it is registered, has reasonable grounds to believe that any person on board the ship has committed any relevant maritime offence in relation to any ship other than a warship or other ship used as a naval auxiliary or in customs or law enforcement service, he may deliver that person to an appropriate officer in Singapore.

(3) The master of a ship registered in Singapore may, in the circumstances referred to in subsection(2), also deliver the person concerned to an appropriate officer of any other Convention country.

¹⁸ Shicun Wu and Keyuan Zou, Maritime Security in the South China sea, Ashgate publishing, pp.145.

¹⁹ 中華人民共和國刑法第 3 條：法律明文規定為犯罪行為的，依照法律定罪處刑；法律沒有明

一、第一百一十九條破壞交通工具罪²⁰

該條以破壞交通工具致嚴重後果者為構成要件，與海盜罪發生的樣態不甚符合，雖海盜可能以重裝備攻擊船隻，造成船舶損壞或人員傷亡，惟晚近海盜大多以小船接近，持輕型武器直接控制船長、機組人員等手段，除恐怖攻擊外，實例上鮮少對船隻有破壞行為。

二、第一百二十二條劫持船隻、汽車罪²¹

第一百二十二條規定劫持船隻、汽車罪，其雖將羅馬公約所確立的危害海上航行安全罪中的某些行為論以劫持船舶罪，但二者在構成要件上仍存有很大的差異。

三、第二百三十二條規定的故意殺人罪²²

雖海盜行為常造成被害人死亡之結果，惟其發生地為海上，與發生於陸地上之故意殺人罪究竟不同，應有其法益上之考量。

四、第二百六十三條的搶劫罪²³

該條雖可將聯合國海洋法公約所規範的海盜行為於必要時以搶劫罪論處。但儘管搶劫罪相對於海盜罪而言，其規範範圍較廣，但海盜罪之特點如扣留行為，便難為搶劫罪之客觀構成要件所包攝²⁴。

文規定為犯罪行為的，不得定罪處刑。

²⁰ 中華人民共和國刑法第 119 條：破壞交通工具、交通設施、電力設備、燃氣設備、易燃易爆設備，造成嚴重後果的，處十年以上有期徒刑、無期徒刑或者死刑。

²¹ 中華人民共和國刑法第 122 條：以暴力、脅迫或者其他方法劫持船隻、汽車的，處五年以上十年以下有期徒刑；造成嚴重後果的，處十年以上有期徒刑或者無期徒刑。

²² 中華人民共和國刑法第 232 條：故意殺人的，處死刑、無期徒刑或者十年以上有期徒刑；情節較輕的，處三年以上十年以下有期徒刑。

²³ 中華人民共和國刑法第 263 條：以暴力、脅迫或者其他方法搶劫財物的，處三年以上十年以下有期徒刑，並處罰金；有下列情形之一的，處十年以上有期徒刑、無期徒刑或者死刑，並處罰金或者沒收財產：

- (一) 入戶搶劫的；
- (二) 在公共交通工具上搶劫的；
- (三) 搶劫銀行或者其他金融機構的；
- (四) 多次搶劫或者搶劫數額巨大的；
- (五) 搶劫致人重傷、死亡的；
- (六) 冒充軍警人員搶劫的；
- (七) 持槍搶劫的；
- (八) 搶劫軍用物資或者搶險、救災、救濟物資的。

²⁴ 趙秉志，論中國遏止恐怖犯罪活動的法治對策，刑法評論第 7 卷，2005 年，頁 230。

綜上，中國援引類似條文作為海盜行為之處罰依據，其最多僅能於海盜行為部分特徵符合上開條構成要件時，方得為處罰依據。究整體犯罪性質而言，仍非得行使普遍性管轄權之國際法犯罪依據。在缺乏處罰海盜罪明文的狀況下，仍以修法較符實際，故有學者主張修訂該國刑法，以增設海盜罪為宜²⁵。更有甚者，以考量有關制裁海盜犯罪之國際公約和該國刑法體系、海盜的現狀特點、發展趨勢及中國目前懲治海盜犯罪的能力等，建議將相關條文，制定於刑法分則中「危害公共安全罪章」中²⁶。

目前該國於刑法增訂第九條²⁷，以該國於「聯合國海洋法公約」中承擔的國際義務，取得司法機關對於海盜犯罪案件之刑事管轄權，此係透過國際公約取得打擊海盜行為的管轄權，但構成要件之缺失，仍同前述美國及加拿大，對於海盜行為定義不明確。

中國政府已派兵至亞丁灣海域等為漁商船護航，隨時有緝捕海盜之可能，因此法制上亟需建立將海盜嫌犯繩之以法的方式和途徑。而該國僅以刑法第九條之規定，欲將海盜行為置於其國內之法制下，尚顯不足，而援引海盜相關行為態樣條文作為海盜行為處罰依據，亦不能區別海盜行為與其他非法行為之根本差異，仍以修法為宜。

第三節 各國規範比較

經分析歐美及亞洲重要國家規範，各國因歷史、地理因素造成對海盜行為看法之差異，而形成不同立法體例。大致而言，緊鄰海洋或海洋資源豐富國家，如美、加、日及新加坡等，海盜行為的規範較為完備，反之，內陸國家如德國、中國則不然。

²⁵ 覃珠堅，中國海盜犯罪的刑法適用，福建省公安高等專科學校學報，第 15 卷第 2 期，2001 年，頁 84。

²⁶ Shicun Wu and Keyuan Zou, Maritime Security in the South China sea, Ashgate publishing, p.147.

²⁷ 中華人民共和國刑法第 9 條：對於中華人民共和國締結或者參加的國際條約所規定的罪行，中華人民共和國在所承擔條約義務的範圍內行使刑事管轄權的，適用本法。

因德國及中國對海盜罪並無單獨立法，暫不討論。本文茲以行為主體、行為客體、行為地、犯罪意圖及規範密度等方面分析美、加、日及新加坡等立法例，以區辦其異同。

一、行為主體：美、加及新加坡等國，均援用國際法有關海盜行為定義，上開國家國內法海盜罪行為主體之定義，係以國際法即聯合國海洋法公約第一百零一條之「私人船機之船員、機組成員或乘客」等為行為主體，僅日本將行為主體限縮於船舶上之船務人員或乘客，而不包括飛機之機組成員及乘客。

二、行為客體：如同前述，美、加及新加坡等國，援用國際法有關海盜行為定義，其行為客體之規範即海洋法公約第一百零一條之「另一船機或另一船機上之人財物」，僅日本將行為客體限縮於另一船舶或另一船舶上之人或財物。

三、行為地：同上述，其行為地限於公海或其他不屬於各國管轄範圍之區域。日本則以公海、該國領海及內水，未包括任何國家管轄範圍以外之區域。

四、犯罪意圖：上述各國均限縮海盜行為之主觀意圖，需基於私人目，此規定頗為一致，均避免將公有船舶包含在內，以避免引起國際爭端。

五、規範密度：美、加及新加坡對海盜行為之規範密度，基本上以海洋法公約為依據，並另行強化部分海上暴力行為之規範，以因應本國需求，如加拿大、新加坡等對境內外為反叛或意圖為反叛行為，亦視為海盜行為。而日本甚至以侵入、損害航行中船舶或異常接近、糾纏他船，及以海盜為目的之攜械駕駛船舶行為，均視為海盜罪。

六、行為態樣：美、日及新加坡均以任何暴力、扣留及掠奪行為等概括用語描述海盜行為態樣，日本則以強暴、脅迫、強奪、恣意支配及劫持人質等描述行為態樣，構成要件較為明確。

綜上，各國海盜罪規定，各有所長，端視各國歷史地理及經濟型態而定，但均遵循國際法海盜行為之基本原則，即「另一」船舶及「私人目的」等國際法上海盜行為之基本原則，以避免自外於國際社會。上開兩大原則，應採納為我國刑法修正之參考，以符合國際潮流。惟關於海盜罪構成要件部分，美、加及新加坡等國立法模式，較不宜直接移植，因我國為大陸法系國家，構成要件仍應明確、可預見為原則²⁸，因此，以參考同為大陸法系之日本立法例為宜。

第四節小結

世界各國海盜行為規範之有無及其立法例，端視其歷史地理環境及經濟形態而定。美國於一九七〇年即設有海盜行為相關規範，其海盜罪定義，係直接援用聯合國海洋法公約之海盜行為定義，立法簡明，惟易造成海盜罪規範不明確問題。加拿大於海盜構成要件上，亦採取如美國之立法例。但加拿大具類似我國準海盜罪之規定，若於該國國籍船舶上為反叛或意圖反叛行為，亦構成海盜罪。

新加坡之立法例與加拿大頗為相似，其刑法第六 A 章第一百三十條 B、C 節與加拿大刑法第七十四條、第七十五條之立法例幾乎相同，惟新加坡於二〇〇五年以特別法，加強對於劫持及蓄意破壞船隻或設備之行為以海盜罪處罰之。

而東方國家日本於二〇〇九年施行「應對海盜法」，更對海盜定義及行為樣態做了詳盡規範，除未將飛機列為海盜行為之主、客體外，其海盜行為之基本原則與國際法相同，仍限於私人目的及另一船舶等。

德國、中國並未對海盜行為設有獨立處罰規定，而係另依其他財產、暴力犯罪之構成要件援引處罰之；中國於刑法第九條增訂其對締

²⁸ 司法院釋字第四三二號、第五二一號、第五九四號及六〇二號解釋參照。

結或參加之國際條約所賦予之義務內，可行使刑事管轄權之方式，取得對海盜行為處罰之依據，規範較不周妥，本於大陸法系及其刑法罪刑法定主義之要求，仍以修法為宜。

上開各國之立法例各有所長，普遍觀之，重視海運或海洋經濟國家，海盜行為規範較為完備，反之陸地國家如德國、中國則通常以強盜罪處理之。因我國為大陸法系國家，且係海島國家，國際貿易及航運安全對我國之生存關係重大，且刑法構成要件基於大陸法系傳統，仍以明確性及可預見性為原則，因此修法上仍以參考日本立法例為妥，其餘部分可綜合考量我國國情及其他國家之立法例，作為我國修正海盜罪相關條文參考。



第六章刑法海盜罪構成要件分析

國際法上海盜行為之規定，業於第肆章介紹，其約略有若干重點，其一：符合聯合國海洋法公約定義之海盜行為，其管轄權應適用普遍性管轄原則，即各國均得對該海盜船機及奪取之財物行使扣押之權，對該海盜船機之人員亦得行使逮捕、審判之權。其二：國際法上海盜行為之特徵著重於因「私人目的」且對「另一」船機。其所以採取較嚴格的海盜行為定義，當然是考量普遍性管轄原則之影響，預防國家主權有受侵犯之虞的折衝衡量。

而世界各國本於其自主權、歷史地理背景及刑事政策等諸種差異，對海盜罪的定義大多未與聯合國海洋法公約規定絕對一致，然而多能秉持習慣國際法及國際條約一脈相承的看法，即海盜行為須基於私人目的，而以船機犯「另一」船機，與一船內之劫持行為迥異，此一重要觀點向為各國所採納。惟檢視我國刑法海盜罪相關規定，不但未能與上述習慣國際法或國際條約銜接，且個別構成要件亦所有缺漏，造成適用困難，因此法務部乃邀集學界及實務界，先後於二〇〇三年、二〇〇四年各提出不同版本的海盜罪修正草案，近雖於二〇〇六年通過修正，惟幅度甚少，較大之爭議問題均未獲得解決。本章將討論我國現行刑法海盜罪立法目的、犯罪構成要件及其產生之各項爭議及操作難題，並評析相關修正草案，以作成修法建議。

我國刑法關於海盜罪，規定於該法第三百三十三條至第三百三十四條，第三百三十三條規定：「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。」同法第三百三十四條規定：「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者，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。」
分類上，刑法第三百三十三條第一項之類型為「普通海盜罪」，同條
第二項為「準海盜罪」、同條第三項為「海盜罪之加重結果犯」及第
三百三十四條為「海盜結合犯」。

第一節立法目的

海盜行為破壞海洋秩序，不僅危害海上航行安全，且威脅其他船員生命及財產安全，自十七世紀以降，即被視為「萬國公罪」，乃「人類公敵」，在傳統國際法上係屬重大罪行，任何國家均有懲罰之權，我國刑法第五條第十款規定，凡在國外犯第三百三十三條及第三百三十四條之海盜罪者，不問本國人或外國人，均有我國刑法之適用，即是尊重國際法協力維護海洋秩序安寧之表現¹。

關於我國海盜罪之立法沿革，一九一二年之暫行新刑律僅於當時之第三百七十四條訂有海洋行劫之加重強盜事由，尚未設有海盜罪。至一九二八年之舊刑法第二十九章始有海盜罪之規範²，經逐步修訂至現行刑法第三百三十三條及第三百三十四條等條文，內容包括海盜罪、準海盜罪及海盜結合犯等海盜行為態樣的處罰規範。

而法律規範皆有其目的性，即其立法之意旨。刑法的條文亦有其欲保護之法律上利益，稱之為「法益」，法益擔負著極重要之功能，無論構成要件的解釋及法定刑的設計，均需考量到不同種類及輕重的法益與刑罰的衡平，依事物本質，予以不同程度的規範。

¹ 黃忠成，海盜罪之共犯型態，軍法專刊第 44 卷 5 期，1998 年，頁 22。

² 勒宗立，刑法各論 I，集義閣出版社，2011 年，頁 22。

而我國刑法自一九二八年起即有海盜罪之設置，其所保護之法益為何？考海盜罪當初之立法理由，雖認為有海洋行劫者，仍強盜加重之情節，為科以較重之刑，爰與搶奪罪及強盜罪併列於同一罪章，而認其同屬於侵害財產法益之犯罪³。

依一般經驗，海盜行為通常包括強暴、脅迫、妨害自由、傷害或搶奪、強盜等行為要素在內，因此海盜罪似屬財產犯罪；又依我國現行條文編排結構，海盜罪係與搶奪、強盜罪同章，而置於侵占罪章之前。無論依一般經驗及體系編排，易使人認為海盜罪是以妨害自由等強制手段，侵犯他人財產法益的一種特殊場域之強盜行為。

惟依此種解釋方法，則海盜罪之規範目的即形失焦，因強暴、脅迫、妨害自由、傷害、搶奪及強盜等行為要素，已有其他刑法規範可供適用，海盜罪之立法將屬多餘，而既然我國已設海盜罪之獨立處罰依據，應認為我國海盜罪除了上述生命、身體、自由及財產等法益外，應有其特別法益之保護考量方為合理。

關於刑法第三百三十三條第一項普通海盜罪保護法益的見解，實務方面，最高法院曾以二十年院字第六三四號闡釋普通海盜罪之保護法益，認為該條主旨係維持海上安寧，凡是在海上駕駛船艦意圖施強暴、脅迫於他船或他船之人或物，而有具體的表現行為，即可成立，不必有搶奪財物動機。另依普通海盜罪條文文義觀之，亦無財產犯罪意圖之規定。因此從實務見解及文義解釋，本罪並不像其他財產犯罪，如搶奪罪係直接保障特定相對人的財產利益，其應有特別保護之法益。

有學者認為普通海盜罪之立法目的應在透過對海上航行安全的維護，間接保護海上人員之生命、身體、自由及財產法益。當然若行為人對於船舶之人員、財物施加強暴、脅迫，同時也會對被害人造成妨害自由、傷害或強盜等結果，儘管這方面已有妨害自由罪或傷害罪、

³ 甘添貴，刑法各論(上)初版，三民書局，2009年，頁278。

強盜罪等加以規範，但海盜罪的立法著眼點應是更宏觀的角度，應係考量海上航行安全之保護，並間接全面的對船員、乘客生命、身體、自由及財產法益的保護⁴；或認為海盜行為在海洋中妨礙其他船舶之安全，或意圖掠奪財物而施強暴脅迫，其行為雖與強盜行為無異，但因行為地之特殊性、保護或搜救困難及被害人走避不易等因素，為保護海上航行及旅客之安全，有特別規定其犯罪型態之必要，故刑法上有海盜罪之規定⁵。

上述見解，亦有學者認同，指出海盜罪犯罪主體專以海洋上之盜匪為限，所保護之法益乃海洋之交通安全也。駕駛船艦之目的在於強迫他船或他船之人或物，並不具有為自己或第三人不法所有之意思，更不以事實上得財為必要。通常他罪稱強暴脅迫係對人實施，此乃對船或船上之物亦包括之，可見本罪之特質所有。且意圖強暴脅迫於他船或人、物而有具體表現行為，即構成本罪，不必有搶掠財物動機⁶。

刑法第三百三十三條第二項之準海盜罪的規範，主要也是以施強暴脅迫和駕駛或指揮船艦為內容，亦不脫海上航行安全的考慮⁷。雖然準海盜罪較海盜罪多了「掠奪財物的意圖」之構成要件要素，惟該「掠奪財物意圖」之妥適與否，容待後述討論，然不應認定其是要處罰掠奪財物之暴力行為。

無論依學者或實務見解，均肯認海盜罪有其特別保護之法益，是以立法者方將之由搶奪、強盜罪等財產犯罪抽離而獨立成罪。

是以普通海盜罪或準海盜罪等立法意旨即其法益，應係在於保護海上航行安全，間接保護船上船員或乘客的生命、身體、自由及財產等法益，因此以「海上航行安全」為我國刑法海盜罪之立法目的應為適當，此一看法，亦能與現今海盜型態的演變趨勢及國際條約精神呼應，可免於我國海盜罪自外於國際規範之窘境。

⁴ 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。

⁵ 蔡墩銘，刑法各罪論，三民書局，2006 年，頁 195。

⁶ 陳煥生、劉秉鈞編，刑法分則實用，三版，一品文化出版社，2011 年 9 月，頁 478。

⁷ 黃榮堅，前揭書，頁 20。

另有關海盜罪法定刑的部分，也考量海洋與陸地不同，一旦被害人受有法益侵害，茫茫大海中生存或求救之時間及機會均甚少，往往受到遺棄或輕微的傷害，於大海中極容易造成更大的法益侵害。其生命、身體、自由及財產之損害性，在在均遠高於發生於陸上之強盜，故法定刑之設計上，重於強盜罪⁸。

強盜罪法定刑之設計，依各國立法例觀之，美、加、日及新加坡等均最重得科處無期徒刑，我國係最重得科處死刑，法定刑略重於國際，惟死刑之存廢牽涉一國刑事政策，且我國之無期徒刑並非終身監禁，尚有假釋之可能，刑罰程度是否妥適，仍需由民意機關依社會通念或國際趨勢予以調整。

第二節 犯罪構成要件

我國刑法第三百三十三條規定：「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。」是為普通海盜罪。

第一項 普通海盜罪

海盜罪之構成要件為「未受交戰國之允准或不屬於各國海軍，而駕駛船艦，意圖施強暴脅迫於他船或他船之人或物，為海盜罪」，因此本罪之行為人不必有如強盜罪之以強暴、脅迫等手段，致使不能抗拒而強取他人物或財產上不法利益之情事，只要未受交戰國之允准或不屬於各國海軍，而在海上駕駛船艦，而意圖施強暴脅迫於他船或他船之人或物，即足以構成。

⁸ 林山田，刑法各罪論(上冊)，台大法學院圖書部，2005年，頁372。

第一目客觀構成要件檢析

本罪之客觀構成要件為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。故本罪行為主體係「未受交戰國之允准或不屬於各國之海軍」之駕駛船艦之人⁹，為反面身分犯。即只要意圖施強暴脅迫於他船或他船之人或物，而駕駛船艦，就可成立海盜罪，亦即，本罪之構成要件行為係「駕駛船艦」，在未受交戰國允准或不屬於各國海軍的情形下，一旦駕駛船艦，海盜罪即成立，使得這個罪幾乎是舉動犯，沒有未遂¹⁰。

另該罪與聯合國海洋法公約之規定不盡相同，因海洋法公約尚包括以機劫船者，因此就我國海盜罪規定而言，駕駛航空器而意圖施強暴、脅迫於他船者，並不能論以本罪。

另本罪之行為地以海洋為限，包括公海及本國之領海，故若行為地位於內陸河川、湖泊，或海港等地，均不能成立本罪¹¹。

所謂「未受交戰國之允許」應指國際間發生戰爭之時，未受敵對國家中之一方或雙方允准¹²。「交戰國」指雙方互為軍事敵對行動中之國家，至是否正式宣戰，應在所不論。而「非屬於各國之海軍」，則指非屬於任何一國海上編組武裝力量而言¹³。反面解釋，若受交戰國之允許而駕駛船艦涉及犯罪行為，則當依該國負責¹⁴，並不構成海盜罪。

而船艦依「未受交戰國允准或不屬於各國海軍」來說，均不脫離軍事有關，是以本條所指的船艦應該都有與軍事相應之武力配備，因此意圖施強暴、脅迫於他船或他船之人或物，而駕駛一般漁船，尚不足以成立海盜罪¹⁵。

⁹ 盧映潔，前揭書，頁 645。

¹⁰ 林東茂，刑法綜覽，六版，一品文化出版社，2009 年 9 月，頁 2-149。

¹¹ 林山田，前揭書，頁 370。

¹² 甘添貴，前揭書，頁 279。

¹³ 靳宗立，海盜罪在立法上之檢討，法令月刊 2008 年 8 月，頁 42。

¹⁴ 朱石炎，論海盜罪，法令月刊第 42 卷第 10 期，80 年 10 月，頁 9。

¹⁵ 林東茂，刑法綜覽，六版，一品文化出版社，2009 年 9 月，頁 2-149。

而強暴係指對人或物直接施用有形力量，使被害人心生畏懼的情形；脅迫係以無形的強制力，使人心生畏懼之加害通知，亦即讓受害人處於選擇地位，如不依脅迫內容行事則有不利後果¹⁶。

本罪構成要件行為則存有爭議，若未將強暴脅迫之規定視為構成要件行為，則將其認為係行為人主觀上的意圖內容，則如此解釋，將造成海盜罪不必有著手實行強暴脅迫行為，只要主觀上存有施強暴脅迫之意圖即可成罪¹⁷。如此一來，本罪形同沒有構成要件行為的規定，應違背罪法定原則之明確性要求，如過去的內亂罪問題一般¹⁸。

第二目主觀構成要件檢析

行為人主觀上必須具備海盜故意，即本罪行為人只要認識到自己係「未受交戰國之允准或屬於各國之海軍」而駕駛船艦者即可，如同前述，本罪因無構成要件行為的描述，行為人的主觀故意內涵上會有所欠缺，另一方面本罪之犯罪意圖，若僅以強暴脅迫為意圖內容，而非客觀行為，實屬不當立法¹⁹。

另特別說明，海盜罪的主觀構成要件並不包括不法所有的意圖，因本條之立法意旨既然係直接保護海上航行安全，間接保護船員生命、身體、自由及財產法益等，只要海盜行為人駕駛船艦對他船行使強暴脅迫，不論是否基於不法所有意圖，均已對海上航行安全造成威脅，均應受到海盜罪之處罰。

爭議問題探討

一、係「未受交戰國之允准或不屬於各國之海軍」或者「未受交戰國之允准且不屬於各國之海軍」？

¹⁶ 盧映潔，刑法分則新論，新學林出版股份有限公司，2011年，頁623。

¹⁷ 盧映潔，頁646。

¹⁸ 林山田，刑法各罪論(上)，台大法學院圖書部，2005年，頁377。

¹⁹ 盧映潔，前揭書，頁646。

有學者認為構成要件應指國際間發生戰爭時，未受交戰國之允准「且」駕駛之船艦亦不屬於各國之海軍，方足為本罪之主體。因行為主體若屬上述二要件之一，而有海盜之行為，例如各國之軍隊若受交戰國之允准，而以其所配賦之武器裝備實施海盜行為，因已涉及國際法上國家責任問題，甚難以一國之司法權解決，應無適用內國刑法之餘地²⁰。

但亦有學者主張就文義解釋而言，實無法導出上開結論，因「未受交戰國之允准」或「不屬於各國之海軍」既然並列，則只要符合其中一要件即為已足。換言之，如「未受交戰國之允准」而為海盜行為，不論其是否為各國之海軍，即可成立本罪。反之倘「不屬於各國之海軍」而從事海盜行為，亦可不論其已否受交戰國之允准，或以為「受交戰國之允准」或「屬於各國之海軍」均屬國家責任，無適用海盜罪處罰之餘地，但除非修法，將「或」字改為「且」或「又」字，若僅就目前條文文義，要難謂兩要件均需充足，始有本罪之適用²¹。

另依海盜罪保護法益著眼，該罪既在保護海上航行安全，則除明顯係屬國家行為，應由該國負責外，行為主體上實不應多作無謂限縮；另參考聯合國海洋法公約，其行為主體亦僅以私人船機上之船員、機組成員或乘客作為限制，本文因此認為本罪之行為主體，應回歸文義解釋，以避免構成要件過分狹隘。

二、船艦是否須具備與海軍船艦設備之相當實力？

海盜罪須駕駛船艦而犯之，與一般強盜罪相較，此為海盜罪之重要特徵，而實務曾以最高法院二十五年上字第五四號判例，認為所謂海盜罪之「船艦」係指具有相當實力，並能行駛於海洋，與海軍船艦有類似之設備者而言，如僅駕駛尋常舟艇至海洋行劫，自不構成海盜罪，僅得以強盜罪律之。

²⁰ 林山田，前揭書，頁 286。

²¹ 周成瑜，國際法上海盜行為與我國海盜罪之比較研究，法學叢刊 165 期，1987 年，頁 41。

該判例對於船艦之見解引發爭議，有表肯定者，認為僅駕駛尋常舟艇行劫者，可依強盜罪論處，法定刑十年以下有期徒刑，如發生加重結果或具結合犯情形時，仍可科處死刑或無期徒刑，其處罰已重。鑑於海盜罪之特性，自應與一般強盜罪有所區隔，刑法海盜罪既將船、艦併列，判例考量海盜行為人犯罪所用航行工具配備，將普通海盜罪條文中之「船」定位為必須與海軍船艦具備相當實力者，自無不妥²²。

亦有持相反看法者，指出依普通海盜罪條文，稱駕駛船艦，並未就船艦之性質有所限制，依字面意義上看，船艦範圍包括艦，也包括船舶。而且若是船，也不以具有相當之實力，並能行駛海洋，與海軍船艦有類似之設備者為限。另刑法第三百三十三條第二項規定「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」。既謂「乘客」，主要應指搭乘一般客船的客人而言，所搭乘的客船，經驗上應無可能具有與海軍軍艦類似之設備，因此上述肯定見解，體系解釋不一致，因對照同條第二項準海盜罪之條文用語，兩者所指涉的「船艦」涵義，應有一致解釋，方屬合理。再由立法目的觀之，海盜罪既然直接在保護海上航行安全，進而間接保護生命、身體、自由及財產等法益，應不限於行為人採取何種方法或工具，只要行為人在海上對於船舶或船舶上之人或物實施強暴脅迫，對海上航行安全造成威脅，即應被處罰，實無理由對海盜船舶性能加以限制，何況，以今天科技進展情形，要求海盜所駕駛之船艦必須與海軍船艦有類似之設備，則或許極少數具高科技武器之船艦，可能構成海盜罪外，絕大數海上暴力行為均無法受到海盜罪之規範，因此，船艦應包括沒有武力的船舶在內²³。

以上兩說，一說認為海盜罪行為客體須限制於與海軍軍艦相當實力的見解，因海盜罪刑罰已重，不宜過分擴大適用範圍，即以一般舟船行劫，以強盜罪論業已足；另一說以立法目的之解釋為依歸，認為

²² 朱石炎，前揭書，頁9。

²³ 黃榮堅，前揭書，頁22。

既然在保護海上航行安全，只要該船艦確實影響海上航行安全即足，不需具備任何特殊資格。

本文贊同後者，現行科技進步，連帶提升軍事武器的發展，往往先進的技術多優先應用於軍事科技，因此現今海軍船艦複雜度及噸位往往非傳統的船艇可相比擬，其配備之武裝亦非一般船舶所難以向背，因此依實際情況，欲要求一般船舶配備實力與軍艦相當，實遠遠脫離現今科技發展之實態。另依目前實際案例，海盜船舶通常並非具強大火力或設備之船舶，而多係小艇，其快速接近大船後，海盜行為人再設法登臨以小型武器實行強暴、脅迫行為，因此若依判例之見解限縮「船艦」之資格，將使現今絕大部分的海盜行為無法有效規範。

另參照聯合國海洋法公約第一百零一條海盜行為定義及日本立法例，其犯罪工具均僅限於「私人船舶」，並未對船舶配備作出限制，足見本罪中之「船艦」應毋需對其功能多作限制。甚至再跳脫海洋法公約之定義範圍，只要損及海上航行安全之行為，如於公海或不屬於任何國家管轄之島嶼、陸地等，基於私人目的以武力強暴、脅迫公海上之船機等，亦為海盜行為，不需侷限於海盜行為工具須為私人船機，應更能保護海上航行安全。

三、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，該「意圖」之性質為何，即是否僅僅須「意圖」施強暴脅迫，即需該當海盜罪？

依文義解釋，似乎只要未受交戰國允許或不屬於各國之海軍而駕駛船艦，而具施強暴脅迫之意圖即可構成海盜罪，即為「意圖犯」之立法。

有認為既法條謂「意圖」施強暴脅迫，只須有此意圖即可，衡諸實際情形，雖有待暴行之具體表現，但僅係證明方法而已，基本上不以施加強暴脅迫為必要。故海盜罪係以駕駛船艦為構成要件，並以意圖對於他船或其上人員財物施加強暴脅迫為其行為目的，凡基於此目

的而有非法駕駛船艦行為者，即構成本罪。至其是否蓄意劫財，乃犯罪動機問題，不影響犯罪之成立。又本罪不以已經實行強暴脅迫為必要，惟如已有強暴脅迫行為並發生加重結果者，依本條第三項加重結果犯處斷²⁴。

惟實務看法與上述不同，依最高法院二十年院字第六三四號解釋文，其指出「…凡是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，即成立本條的海盜罪，不必有搶奪財物之動機」，即實務見解以施強暴、脅迫之意圖外，另加上「具體的表現之行為」之要件，以限縮意圖犯之立法。

實務所指之「具體的表現之行為」意義為何？似乎語焉不詳，無法進一步明確分析。有學者提出實務出現上開語焉不詳用語，原因可能出在立法問題，即本罪立法所定之構成要件並不合理，而前揭實務見解有鑑於此，未明白指出立法缺失，未明白表達本條文應作限縮解釋，而不明顯地在解釋文字中夾帶了「而有具體的表現之行為」之用語。按海盜罪無論係以妨害自由角度切入，或依強盜行為視之，或是以對生命、身體或財產等之危險犯看待，駕駛船艦本身最多只是一種預備行為而已，比較相關犯罪之法定刑，如預備強盜罪的法定刑最重僅為一年以下有期徒刑；預備殺人罪法定刑為二年以下有期徒刑；而強制罪並無未遂犯處罰規定。然海盜罪之法定刑卻規定為死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑，衡諸「罪罰相當原則」，對於駕駛船艦的行為本身處以如此重刑，應非立法者的本意，基於此，駕駛船艦的行為本身應還不是本條第一項所要處罰的行為，該項要處罰的行為，應指於駕駛船艦外，必須客觀上必須還有強暴脅迫之行為²⁵。

另從刑事政策角度言，刑罰輕重的決定，應考量犯罪的一般預防效果，即較重的刑罰，應僅適用於預防法益侵害較嚴重的犯罪發生，需法規範須因法益侵害程度而有所區別。因此，如果單單僅是駕駛船

²⁴ 朱石炎，前揭書，頁9。

²⁵ 黃榮堅，前揭書，頁21。

艦而尚未有強暴脅迫行為，就得科以死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑，則駕駛船艦而進一步的強暴脅迫行為，與無強暴脅迫行為兩者之間，雖在法益的侵害上有相當程度的差別，但在立法上卻一視同仁，其無異鼓勵駕駛船艦的行為人為惡務盡²⁶，應非立法者所樂見。

而對照聯合國海洋法公約第一百零一條規定，該條對海盜行為的定義中之「意圖」之意義，係指為私人目的而言，而客觀上須「從事任何非法的暴力或扣留行為，或任何掠奪行為」，方足構成海盜罪，是以，海盜罪之構成要件應非僅具暴力行為之意圖即可，應尚須有暴力、扣留或掠奪等行為，較為合理。

綜上，我國刑法第三百三十三條第一項的立法應有所疏漏，雖實務見解試圖隱約地限縮構成要件，但正本清源仍以修法為宜，其條文文字應至少刪去「意圖」，即修正為「未受交戰國之允准或不屬於各國之海軍，而駕駛船艦，施強暴、脅迫於他船或他船之人或物者，為海盜罪…」，使強暴、脅迫成為本條第一項之客觀構成要件要素，或甚至將「未受交戰國之允准或不屬於各國海軍」等改為「因私人目的，而施強暴、脅迫於另一船舶」等，跳脫舊時代海盜構成要件之窠臼。如本條條文未獲修正，則適用時應限縮解釋，以強暴脅迫行為為普通海盜罪應具備的客觀要素。

四、我國海盜罪係為重罪，卻無未遂犯或預備犯之處罰規定，是否妥當？

現行海盜罪法定刑最輕為七年以上有期徒刑，但僅設加重結果犯、結合犯等，並無預備犯之規範，對照日本法制，其尚有以海盜行為目的，而攜械駕駛船舶之預備犯規定，且依社會通念而言，海盜行為著手前，應尚有預備行為之空間，如攜械駕船之情形。參照我國刑法其他重罪之規定，如強盜罪、殺人罪等，均設有預備犯之處罰規定，可見刑法為保護重要法益，於侵害行為各階段設有不同程度處罰規定，

²⁶ 黃榮堅，前揭書，頁 23。

以求法益保護周延，而我國海盜行為之規範，卻過分前置化，致使一經著手即行既遂，使得預備犯之規定付之闕如。

另海盜罪未設未遂犯之規定，是否立法者認為該罪屬於著手犯，即不分既未遂，一經著手即行成立犯罪？依前述重罪應細膩各階段侵害行為之理由，及經驗上海盜罪既在維護海上航行安全，應存有未遂及既遂之規範餘地。且依目前海盜實例，海盜行為多屬共同正犯之情形，即多人共同犯之，若設有未遂犯之規定，可鼓勵海盜行為人以積極行為及早悔悟，未遂犯之設置應屬必要。

五、與我國刑法第一百八十五條之一對比分析。

我國刑法第一百八十五條之一劫持交通工具罪，該條第三項對劫持使用中供公眾運輸之舟車或控制其行駛，設有處罰規定。所謂「劫持」係指將本罪行為客體置於自己實力支配下，而脫離原來使用狀態之行為而言，而強暴、脅迫係指有形暴力或無形惡害通知²⁷。使用中供公眾運輸之舟並非以行駛中為限，而是應由旅客登船至下船為止，且限於公眾運輸使用，若僅供特定人或少數人使用，或者載運貨物，非屬本罪客體。

劫持使用中供公眾運輸之舟車罪，依刑法第五條第四款規定有世界主義之適用，惟聯合國海洋法公約之海盜行為定義係針對「另一」船舶，若刑法第一百八十五條之一之劫持行為，未將之解釋為發生於「同一」船舶內之暴力行為者，則若劫持「另一」使用中供公眾運輸之舟時，其行為之處罰與海盜罪究竟如何區別。

「同一」船舶之管轄權法則係船旗國管轄原則。而經國際實踐結果，船旗國管轄原則運用範圍已不侷限於公海，在船舶行使無害通行權(innocent passage)通過其他國家領海時，沿海國除非受到船長請求，否則基於國際相互尊重之理由，基本上不能對單純發生於船舶內犯罪

²⁷ 盧映潔，刑法分則新論，新學林出版股份有限公司，2011年，頁219。

行為主張管轄權，此也為一九五八年領海與鄰接區公約第十九條第一項前段所接受²⁸。

惟依我國刑法一百八十五條之一及同法第五條第四款規定，領海內「同一」船舶之犯罪行為，甚至於公海或不屬於其他國家海域之「同一」船舶之犯罪行為，均得行使管轄權，後者與前揭船旗國管轄制度扞格。惟考量現今國際客貨航運發達，客貨船上可能搭乘各國籍旅客或貨物等因素，且實務上權宜船眾多，單由船旗國管轄，實無法保障公海航行公共安全。

是以，現行條文應將劫持之用語，立法修正或限縮解釋為發生於同一船舶內之行為，以與海盜罪係與另一船舶之暴力行為區隔，以避免我國海盜規範自外於與國際規範。

第二項準海盜罪

刑法第三百三十三條第二項規定「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」，是為準海盜罪。

第一目客觀構成要件檢析

準海盜罪之犯罪主體為本船上之船員或乘客，須具有掠奪財物之動機，其行為於駕駛或指揮船艦時即為既遂。駕駛，指行為人自己使船開行；指揮即指揮他人駕駛船艦為言²⁹。

即該罪係具船員或乘客之身分為要件，故為身分犯。所謂船員應解為包括船長、艦長在內之一切服勤人員；即無論船長、大副、小副、機工、廚師或服務生均屬之。所謂乘客，係指除船員外，其他搭乘該船艦之人員，不以旅客為限，臨時搭便船，或私行潛入之人員亦屬之。該等船員或乘客，係在本船船艦上犯罪，如旅客與不肖船員勾串，在

²⁸ 林則瑩，前揭書，頁 109。

²⁹ 陳煥生、劉秉鈞編，前揭書，頁 479。

航行途中從事本條犯罪行為，雖與一般海盜之加害別艘船艦有別，惟其仍有害於海洋安寧秩序，依本條第二項規定，即應以海盜罪論處³⁰。

準海盜罪另一客觀構成要件為「須有駕駛或指揮船艦行為」，即行為人已經對同一船舶其他船員或乘客施加強暴脅迫而指揮船艦始足成罪。其與聯合國海洋法公約不同處在於，本罪係以同一船舶為行為客體，非以另一船舶或船舶上之人員或財物為侵害對象。

本罪之構成要件行為係強暴脅迫，又行為人除強暴脅迫外，尚需駕駛或指揮船艦，亦即本罪之行為主體係船員或乘客，也就是原來並非能主掌船艦之人，但因施強暴脅迫後，得居以掌握船艦而駕駛或指揮地位者而言³¹。

第二目主觀構成要件檢析

本罪之主觀構成要件以行為人對於具船員或乘客身分，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，並須具備「意圖掠奪財物」之特別要素，始能構成本罪³²。即強行駕駛或指揮船艦之行為，須基於掠奪財物之主觀意圖，但不以掠得財物為必要。

第三目爭議問題探討

一、準海盜罪之主觀構成要件須「意圖掠奪財物」，其意義何在？

對照刑法第三百三十三條第一項之普通海盜罪構成要件，其並未以掠奪財物為主觀構成要件，為何準海盜罪設下如此規定，其意旨為何？有認為依立法目的思考，既然海盜罪之立法目的係在保護海上航行安全，則船員或乘客施強暴、脅迫於其他船員或乘客，而駕駛或指揮船艦者，亦對海上航行安全造成妨礙，實無足夠理由將準海盜罪的主觀構成要件限制在以財產利益為目的之行為內，立法上似應至少刪

³⁰ 朱石炎，前揭書，頁9。

³¹ 盧映潔，前揭書，頁647。

³² 周成瑜，海上犯罪與國際刑法，五南圖書，2007年9月，頁24。

除條文中的「意圖掠奪財物」用語³³，即「船員或乘客，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」。

本文贊同此說，參考聯合國海洋法公約及各國立法例，均未對海盜罪設有財產利益意圖之限制，既然準海盜罪之立法目的，係在於保護海上航行安全，實無理由將財產犯罪之意圖納入主觀構成要件中。

二、本罪之犯罪主體，是否僅限於船員或乘客？

準海盜罪之犯罪主體，係限於船員或乘客，依文義解釋固屬正確，但有認為若從本罪之保護法益角度觀之，則有不同看法，因除船員、乘客或「他人」，只要有足以危害海上航行安全者，均應以本罪論處，否則由船員或乘客為之，論以準海盜罪，其法定刑為死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑，非上開人員所為，則非海盜罪，同樣危害海上航行安全行為，差距卻甚大，實欠妥當³⁴。

本文亦贊同後說，惟理由所有不同。邏輯上除船員、乘客外，當然存有「他人」之可能，惟目前實例上，船舶上人員分類，若非船員，即為乘客，殊難想像有非船員或乘客之「他人」存在之情形，但考量法條彈性，保留「他人」之概括規定，以防止規範漏洞。

第三項海盜罪之加重結果犯

刑法第三百三十三條第三項規定：「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。」，為海盜罪加重結果犯之規定。

海盜罪及準海盜罪之行為有可能致生加重結果，故我國刑法對之設有加重結果犯之處罰規定，即海盜致死罪及海盜致重傷罪。而上開構成要件，有認為仍為「駕駛船艦」，而致死或致重傷之加重結果，即須與「駕駛船艦」行為具有因果關係者，始得成立本罪³⁵。即犯前

³³ 黃榮堅，前揭書，頁 25。

³⁴ 周成瑜，前揭書，頁 42。

³⁵ 甘添貴，體系刑法各論(第一卷)，瑞興圖書股份有限公司，2001 年 9 月，頁 208。

二項之罪，而施強暴、脅迫而發生致人於死或重傷之結果者，分別加重其罰³⁶。

依社會通念，海盜罪或準海盜罪之手段，極易滋生其他不利之被害人之結果，方存有加重結果犯之設，且於具備預見可能性及因果關係之情況下，即行為人對於結果之發生具備預見可能性，且該加重結果與基礎行為間具備因果關係，則依加重結果犯之法理，當然應由行為人負加重結果之責任。因而本罪構成要件，若僅係單純「駕駛船艦」，即行構成，而無強暴、脅迫行為，於社會通念上，似殊難想像存在無強暴、脅迫行為，然仍發生致人於死或致重傷之可能，因此除「駕駛船艦」外，仍應有強暴、脅迫行為，以為加重結果犯之基礎行為時，方可能致生加重結果。

第四項海盜罪之結合犯

刑法第三百三十四條第一項規定：「犯海盜罪而故意殺人者，處死刑或無期徒刑。」，第二項規定：「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。」

第一目客觀構成要件檢析

本罪之行為主體包括觸犯海盜罪及準海盜罪之行為人，即以觸犯海盜罪或準海盜罪為前提之情況下，利用海盜行為之際或後，實施殺人、放火、強制性交、擄人勒贖及使人受重傷等，成立海盜結合犯，不必有方法結果之關係。因其在同一時間犯二重罪，行為不可恕，故特為加重之規定³⁷。

³⁶ 陳煥生、劉秉鈞編，前揭書，頁 479。

³⁷ 黃榮堅，前揭書，頁 21 至 23。

第二目主觀構成要件檢析

行為人主觀上必須具備海盜結合故意，而為本罪之行為，始足以構成本罪。即行為人主觀上除具備海盜結合罪之各該單一犯之構成要件故意外，各該單一犯之構成要件之間必須具有結合關係者，始有結合故意可言。而所謂結合關係乃指行為人依其犯罪計劃，在其主觀犯意上即已同時具備各該單一犯之構成要件故意，或雖無事先之犯罪計劃，但在著手實行單一犯之行為時，同時萌生另一單一犯之構成要件故意，或在一個單一犯甫實行完成後，立即萌生另一單一犯之構成要件故意；否則，一個單一犯既遂後多時，始萌生犯意而實行另一單一犯，為無結合關係，無結合故意言³⁸。

本罪因海盜罪無未遂犯之處罰規定，故必須海盜罪既遂及所結合之罪亦既遂，始有本罪之適用³⁹。

第三目爭議問題探討

本罪爭議者，在於結合犯兩個犯罪之間，主觀上是否須具備犯意聯絡之問題。

傳統見解最高法院三十年上字第二五五九號判例，該判例認為結合犯兩個犯罪行為須有犯罪聯絡關係存在，倘犯意之發生有先後之別，則為數種不相關連之犯罪行為，不得以結合犯論之。

上開見解於近年已有所變革，最高法院於八十五年一月二十三日第二次刑事庭會議中，以杜絕惡性重大被告利用上開判例作為逃生門之理由，提案變更判例。

附帶說明，上開判例及決議，雖以強盜結合犯作為論述，惟就結合犯法理而言，海盜結合犯亦可適用，茲說明提案變更判例理由如下⁴⁰：

³⁸ 林山田，前揭書，頁 363、376。

³⁹ 陳煥生、劉秉鈞編，前揭書，頁 480。

⁴⁰ 司法公報，第 38 卷第 4 期，頁 131 以下。

- 一、行為人所為之兩個犯罪行為雖互有關連，然是否必須具備犯意聯絡，條文並未明文，故難認為係該罪之犯罪構成要件要素；況且結合犯之立法目的係鑒於兩個犯罪行為之間互有關連，對社會之危害極大，故將該兩個犯罪行為結合成一個獨立的結合犯，處以重刑，至於前後兩個犯罪行為間是否有犯意之聯絡關係，應非所問，不影響結合犯之成立。
- 二、該判例認為結合犯兩個犯罪行為間必須具備犯意聯絡關係為其成立要件，然此見解與條文規定不合，且缺乏學理上之依據，並無採用價值。
- 三、實例上，被殺之人在死無對證的情況下，行為人為規避重刑，對其殺人之動機必然提出種種飾卸之詞，法院欲證明行為人為兩個犯罪行為時有犯意之聯絡關係，至為困難，故若採用此判例，將使甚多重大惡極之結合犯行無法成立，實有違結合犯之立法意旨，亦難發揮刑罰防衛社會之功能。
- 四、最高法院二十七年上字第二四八〇號判例明示：「強盜殺人只須行為人一面強盜，一面復故意殺人，即行構成，至於殺人之動機是否便利行劫，抑或恐其日後報復，原非所問。」此判例符合條文原意，向為實務所採。三十年上字二五五九號判例與上述判例要旨相反，徒生適用之困難，宜予變更。

經最高法院刑事判例研修小組之研議結果，認為三十年上字第二五五九號判例中之「犯意聯絡關係」所稱「聯絡」，本旨與「關聯」、「關連」及「牽連」等語相仿，乃指所犯兩罪之間之關係，與刑法第二十八條二人以上共犯之犯罪聯絡有關，該判例之立論並無不當，只以「犯意聯絡」一詞被誤會曲解，究竟有無變更必要，仍依「最高法院判例選編及變更實施要點」由刑事庭會議公決。後刑事庭會議主席認為因變更判例須有具體案件之存在，於本件提案不適用，故投票表決本號判例是否不再援用，經投票表決後決議不再援用。

是以，三十年上字第二五五九號判例既不再援用，即實務見解亦認為結合犯兩個犯罪之間，主觀上應不須具備犯意之聯絡。因此海盜罪結合犯之數罪間並不須有犯罪聯絡關係，倘犯意之發生有先後之別，仍應依結合犯論處。

第三節 海盜罪與強盜罪之比較

海盜行為於法治史上，原由無獨立罪責演變至目前許多國家設有海盜專罪規定。無海盜罪規定之國家，多以海盜行為所可能產生的基礎行為之刑罰相繩，如強盜、搶奪等。即視海盜罪係由強盜罪抽離，惟兩罪仍具些許差別，最大區別在於保護法益之不同，另尚有犯罪地、管轄權、規範密度及法定刑度等不同，茲說明如下：

一、保護法益不同

強盜罪之保護法益，主要為個人對財物之持有利益，兼及個人之行動自由⁴¹，海盜罪雖社會通念上常具備強盜行為或其他財產犯罪之外貌，但其保護法益，係著重於海上航行安全之維護，個人自由及財產等法益，僅受間接保護。

二、犯罪地不同

海盜罪係保護海上航行安全，發生地係位於海洋，而強盜罪發生地點位於陸地，另浮動領土依我國刑法，則需視是否有駕駛船艦行為而定，依準海盜罪之規定，船員、乘客意圖掠奪財物，施強暴、脅迫於同船之船員、乘客，而駕駛船艦者，屬準海盜罪，反之，未駕駛船艦，而意圖掠奪財物，施以強暴、脅迫於船員、乘客，僅為強盜罪。

三、管轄權不同

⁴¹ 甘添貴，前揭書，頁 282。

強盜罪管轄權的取得，原則上依屬地主義，即犯罪地若於我國領域內，包括浮動領土，我國即具管轄權；例外為屬人主義，即我國人民在中華民國領域外觸犯強盜罪，或於我國領域外對中華民國人民犯強盜罪之外國人，亦具管轄權。而海盜罪管轄權取得權源較廣，依我國世界主義之立法，於我國領域外，無論被害人或加害人國籍為何，我國均有管轄權。

四、規範密度不同

強盜罪規範密度較高，立法周延，除既遂犯、加重結果犯及結合犯外，尚有未遂犯、預備犯等相關規範。而海盜罪仍付之闕如，其刑罰過度前置化之結果下，僅於「駕駛船艦」之海盜預備階段時，因具備條文之不法意圖，即構成海盜罪。

五、法定刑度不同

普通強盜罪之刑度為五年以上有期徒刑；強盜致死罪，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑；強盜致重傷，處無期徒刑或七年以上有期徒刑。另預備犯強盜罪者，處一年以下有期徒刑、拘役或三千元以下罰金。而普通海盜罪則處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑；海盜致死罪，處死刑、無期徒刑或十二年以上有期徒刑；海盜致重傷罪，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑，是以海盜罪刑度均較強盜罪略重。

綜上，強盜罪與海盜罪依我國現行規範分析，存有保護法益、犯罪地、管轄權、規範密度及法定刑度等區別，雖國際上海盜無專罪規範之立法例亦有之，然我國地理環境四面環海，藍色國土面積較陸地面積廣闊，且漁業及對外貿易為我國經濟命脈，海上航行安全深刻影響國內經濟。雖海盜規範我國自一九二八年即有之，揆諸目前國際現況，海盜事件頻傳，屢屢有升高現象，國際實務上，船舶常以便利登記之權宜船為之，致船旗國管轄原則實際上難以落實，對於船舶的保護極為不足，因此若僅將海盜行為以強盜罪視之，對於海盜所擾亂

之國際海上秩序顯然保護不足，是以，仍以維持目前立法模式為宜，即保持海盜罪專章模式較符合我國國情。

第四節我國海盜罪之修法趨向

鑒於我國刑法海盜罪規定引起爭議，法務部遂邀集相關實務及學界分別於二〇〇三年及二〇〇四年提出不同版本之「中華民國刑法部分條文修正草案」，後雖於二〇〇六年二月二十五日通過海盜罪修正案，然該修正案僅於唯一死刑刑度及結合犯樣態等部分小幅修正，對歷年來重要爭議並未處理，因此歷次海盜罪修正草案仍有討論之必要。

第一項二〇〇三年修正草案內容介紹

法務部曾於二〇〇三年就海盜罪提出相關修正草案，其背景係因「懲治盜匪條例」廢止而起。二〇〇三年三月五日法務部召開「中華民國刑法部分條文(海盜罪)修正草案」公聽會，因「懲治盜匪條例」業於二〇〇一年廢止，立法並同時配合修正刑法部分條文之刑度後，當時唯一死刑僅餘第三百三十三條第三項海盜加重結果犯及第三百三十四條海盜結合犯，而唯一死刑之立法例，因不符現代人權保障之期待，法務部爰著手修法工作，並提出修正草案。

茲整理二〇〇三年法務部海盜罪修正草案修正重點如下⁴²：

- 一、將海上行劫之行為，列為海盜之基本犯罪。(修正條文第三百三十三條第一項)
- 二、將第一項妨害公海航行安全之行為，增列強暴、脅迫或其他危害航行安全等行為之處罰，並移列於第二項為準海盜罪，以資明確，並利適用。(修正條文第三百三十三條第二項)

⁴² 參法務部 92 年 2 月 21 日法檢字第 0920800752 號函附件。

- 三、刪除第二項與海上行劫有關之「意圖掠奪財物」要件，並改列為第三項，使其亦為規範危害海上航行安全之行為態樣之一，以利體例之清晰。(修正條文第三百三十三條第三項)
- 四、修正犯海盜而致人於死罪及致重傷之法定刑，以符罪刑均等原則。(修正條文第三百三十三條第二項)
- 五、增列海盜罪及準海盜罪未遂犯之處罰。(修正條文第三百三十三條第五項)
- 六、將海盜罪結合犯之類型配合海盜罪、擄人勒贖作修正，以使體例一致。(修正條文第三百三十四條)
- 七、將犯海盜罪之結合犯，由絕對(唯一)死刑之罪，修正為相對死刑，以符現代刑法思潮，並兼顧人權之保障。(修正條文第三百三十四條)

(表二)二〇〇三年中華民國刑法部分條文修正草案對照表⁴³

修正條文	現行條文
<p>第三百三十三條</p> <p>於海洋犯第三百二十八條第一項、第二項之罪者，為海盜罪，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。</p> <p>未受交戰國之允許且不屬於各國之軍隊，對於海上之船舶或其上之人或物，以強暴、脅迫或其他危害航行安全之行為者，以海盜論。</p> <p>船員或乘客施強暴、脅迫於其他船員或乘客，而駕駛或指揮船艦</p>	<p>第三百三十三條</p> <p>未受交戰國之允許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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>

⁴³ 林則瑩，海盜罪修正草案之研究，中律會訊雜誌，2004年，社團法人台中律師公會發行，頁114。

<p>者，亦同。</p> <p>犯前三項之罪，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。</p> <p>第一項至第三項之未遂犯罰之。</p>	<p>重傷者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑。</p>
<p>第三百三十四條</p> <p>犯海盜罪而故意殺人者，處死刑或無期徒刑。</p> <p>犯海盜罪而有下列行為之一者，處死刑、無期徒刑或十二年以上有期徒刑：</p> <p>一、放火者。</p> <p>二、強制性交者。</p> <p>三、擄人勒贖者。</p> <p>四、使人受重傷者。</p>	<p>第三百三十四條</p> <p>犯海盜罪而故意殺人者，處死刑或無期徒刑。</p> <p>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：</p> <p>一、放火者。</p> <p>二、強制性交者。</p> <p>三、擄人勒贖者。</p> <p>四、使人受重傷者。</p>

第二項二〇〇四年修正草案內容介紹

經二〇〇三年公聽會討論後，法務部綜合多方意見，修正海盜罪構成要件，朝「妨害航行安全」與「侵害財產法益」等兩方向分別規範，將其分別列於原罪章及公共危險罪章；另思考著如何與國際法規範接軌，因此於二〇〇四年再次舉行刑法部分條文修正草案公聽會，其修正重點如下⁴⁴：

⁴⁴ 參法務部 93 年 2 月 19 日法檢字第 0930800534 號函附件。

- 一、增訂劫持海上航行船舶之行為及其加重結果犯、未遂犯及預備犯之處罰。(修正條文第一百八十五之一第二項、第三項、第六項、第七項)
- 二、增訂危害海上航行行為之處罰。(修正條文第一百八十五條之一第一項、第二項)
- 三、加重在使用中之航空器或航行於海上之船舶犯強盜罪之處罰。(修正條文第三百三十三條第一項)
- 四、修正強劫其他船舶或航空器上財物行為之處罰。(修正條文第三百三十三條第一項)
- 五、修正犯海盜而致人於死罪及致重傷罪之法定刑，以符罪刑均衡原則。(修正條文第三百三十三條第二項)
- 六、增列強劫其他船舶或航空器上財物罪之未遂犯、預備犯之處罰。(修正條文第三百三十三條第三項、第四項)
- 七、配合強盜罪、擄人勒贖罪之結合犯類型，通盤檢討修正，以使體例一致。(修正條文第三百三十四條)
- 八、將現行條文海盜罪結合犯、由絕對死刑之罪，修正為相對死刑，以符現代刑法思潮，並兼顧人權之保障。(修正條文第三百三十四條)

(表三)二〇〇四年中華民國刑法部分條文修正草案對照表⁴⁵

修正條文	現行條文
<p>第一百八十五條之一</p> <p>強暴、脅迫或其他非法方法劫持使用中的航空器或控制其飛航者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。其情節輕微者，處七年</p>	<p>第一百八十五條之一條</p> <p>以強暴、脅迫或其他非法方法劫持使用中之航空器或控制其飛航者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。其情節輕微者，處七年</p>

⁴⁵ 林則瑩，前揭書，頁 114 至 115。

<p>以下有期徒刑。</p> <p>以前項方法，劫持航行於海上之船舶者，亦同。</p> <p>犯前二項之罪，因而致人於死者，處死刑或無期徒刑；致重傷者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑。</p> <p>以第一項之方法劫持使用中供公眾運輸之舟、車或控制其行駛者，處五年以上有期徒刑。其情節輕微者，處三年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處無期徒刑或十年以上有期徒刑；致重傷者，處七年以上有期徒刑。</p> <p>第一項、第二項及第四項之未遂犯罰之。</p> <p>預備犯第一項及第二項之罪者，處三年以下有期徒刑。</p>	<p>以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處死刑或無期徒刑；致重傷者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑。</p> <p>以第一項之方法劫持使用中供公眾運輸之舟、車或控制其行駛者，處五年以上有期徒刑。其情節輕微者，處三年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處無期徒刑或十年以上有期徒刑；致重傷者，處七年以上有期徒刑。</p> <p>第一項、第三項之未遂犯罰之。</p> <p>預備犯第一項之罪者，處三年以下有期徒刑。</p>
<p>第一百八十五條之二</p> <p>以強暴、脅迫或其他非法方法危害飛航安全、海上航行安全或其設施者，處七年以下有期徒刑、拘役或三十萬元以下罰金。</p> <p>因而致航空器、海上船舶或其他設施毀損者，處三年以上十年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處死刑、無</p>	<p>第一百八十五條之二條</p> <p>以強暴、脅迫或其他非法方法危害飛航安全或其設施者，處七年以下有期徒刑、拘役或三十萬元以下罰金。</p> <p>因而致航空器或其他設施毀損者，處三年以上十年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑；致重</p>

<p>期徒刑或十年以上有期徒刑；致重傷者，處五年以上十二年以下有期徒刑。</p> <p>第一項之未遂犯罰之。</p>	<p>傷者，處五年以上十二年以下有期徒刑。</p> <p>第一項之未遂犯罰之。</p>
<p>第三十章搶奪及海盜罪</p>	<p>第三十章搶奪、強盜罪及海盜罪</p>
<p>第三百三十三條</p> <p>於海上航行中船舶或使用中之航空器犯第三百二十八條至第三百三十條之罪者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑。</p> <p>犯前項之罪，因而致人於死者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑；致重傷者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。</p> <p>第一項之未遂犯罰之。</p> <p>預備犯第一項之罪者，處二年以上有期徒刑。</p>	<p>第三百三十三條</p> <p>未受交戰國之允許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。</p> <p>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。</p> <p>因而致人於死者，處死刑；致重傷者，處死刑或無期徒刑。</p>
<p>第三百三十四條</p> <p>犯前條之罪而故意殺人者，處死刑或無期徒刑</p> <p>犯海盜罪而有下列行為之一者，處死刑、無期徒刑或十二年以上有期徒刑：</p> <p>一、放火者。</p> <p>二、強制性交者。</p> <p>三、擄人勒贖者。</p>	<p>第三百三十四條</p> <p>犯海盜罪而故意殺人者，處死刑或無期徒刑。</p> <p>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：</p> <p>一、放火者。</p> <p>二、強制性交者。</p> <p>三、擄人勒贖者。</p>

四、使人受重傷者。

四、使人受重傷者。

第三項修正草案評析

上述二〇〇三年、二〇〇四年刑法修正草案內容，對於海盜罪構成要件、加重結果犯之刑度、未遂犯之增設、預備犯及結合犯態樣等，均有所修正，其重點歸納如下：

一、廢除法定刑為唯一死刑的規定

死刑乃應報主義之極至表徵，如有誤判，完全無補救機會，雖現階段全面廢除死刑尚屬不宜，然因我國已邁向民主國家之林，對人權保障不遺餘力，故唯一死刑之罪應予檢討，而刑法第三百三十三條第三項之海盜加重結果犯及第三百三十四條之海盜結合犯，乃現行法中僅存法定刑為唯一死刑的規定，自有修正必要⁴⁶。

二、兼顧刑法體制完整性

依目前國際公約或習慣國際法之內容言，海盜罪實包括二部分，即(一)強劫其他船舶、航空器上「財物」之行為；及(二)劫持船舶、航空器或其他危害海、空「安全」之行為。依犯罪性質分析，前者屬於財產犯罪，後者則屬公共危險罪，為使刑法體系更臻完整，宜依行為態樣調整規範之章名，並針對迭遭學者批評之「搶奪、強盜及海盜罪」各該規定修正，使海盜罪之體例及構成要件更趨嚴謹與清晰⁴⁷。

三、符合國際條約規範精神

海盜罪已確定被視為萬國公罪，世界各國皆同意在公海或不屬於任何國家之海域上共同打擊此等犯行。惟在罪刑法定主義前提下，欲落實此等理念，有賴於內國法的配合，而我國現行海盜罪部分，

⁴⁶ 林則瑋，前揭書，頁 108。

⁴⁷ 林則瑋，前揭書，頁 108。

基於實務構成要件的嚴格詮釋，實際上無適用的機會，形同具文。期許修正草案能將不合時宜部分修正，並透過刑法第五條第十款所謂世界主義的規定，達到共同打擊萬國公罪之目的⁴⁸。

四、調整有關刑度，使罪刑均衡

在海上行駛之船舶上犯罪與在內陸或河泊行駛之舟車上犯罪，基於救援難度及危險性之不同，修正草案認為刑度亦應有所不同，故建議海上航行船舶與航空器視為同一等級，並科以同等刑度，以期公允⁴⁹。

上開修正草案雖嘗試解決諸多適用爭議，但仍存在如未考慮國際法或條約之既存習慣與我國刑法體系扞格問題，其重要缺失如下：

一、與國際法理論衝突

以船舶、飛機強劫「另一」船機乃是國際法上標準的海盜行為，但二〇〇四年修正草案卻認海盜具有公共危險罪性質，將之列入刑法第一百八十五條之一的規範範疇，而該條條文上並不區分劫持行為之客體是否為同一船舶飛機⁵⁰，與國際法規範衝突。國際法上之「海盜行為」要件限定於兩艘船舶(或飛機)間，即若同一船(機)內所為之強暴、脅迫等劫持行為，因尊重船旗國主權，其他國家不取得管轄權。因此，另一船機及同一船機之差異在於管轄權的行使，發生於一國領土、領海或浮動領土內之同一船舶之劫持行為，當然由各該船旗國行使刑事管轄權；發生於公海或不受其他國家管轄地方的海盜行為，方適用普遍性管轄權原則。因此行為客體為同一船舶或為另一船舶茲事體大，構成要件上應明確區分，而二〇〇四年修正草案第一百八十五條之一第二項仍以「以前項方法，劫持航行於海上之船舶者，亦同」，若係對另一船舶，尚符合國際法上之海盜行為定義，若係同一船舶，則可能

⁴⁸ 林則瑩，前揭書，頁 109。

⁴⁹ 林則瑩，前揭書，頁 109。

⁵⁰ 陳荔彤，論萬國公罪海盜罪之修法研議，國際海洋法學報，2005 年，頁 11。

侵害其他國家船旗國原則所取得之管轄權，於國際實務上易滋生困擾。

二、與劫持船舶罪混淆

二〇〇四年版刑法修正草案，將海盜罪併入公共危險罪章，使修正草案第一百八十五條之一第二項海盜罪構成要件「以強暴、脅迫或其他非法方法劫持航行於海上之船舶者」與同條第四項劫持船舶罪之構成要件「以強暴、脅迫或其他非法方法劫持使用中供公眾運輸之舟、車或控制其行駛者」，規定大多重疊，即海盜罪易與劫持供公眾運輸船舶罪混淆，因兩者差別僅在於第一百八十五條之一第四項劫持船舶罪之行為客體限於供公眾運輸使用之船舶外，其餘均與海盜罪相同。然海盜罪之行為客體可能係供公眾運輸之貨輪，欲合理解釋，即是將海盜罪行為客體限縮於非供公眾運輸之船舶，然如此解釋，雖解決體系內規定重疊問題，但依該草案法定刑而言，非供公眾運輸船舶之海盜罪，其法定刑為七年以上有期徒刑，而劫持船舶罪，則為五年以上有期徒刑，依兩者之危害程度，非供公眾運輸之船舶，可能為貨輪，船員較少，依一般人法感，其海上航行安全應輕於供公眾運輸之船舶，但其法定刑反而更重，似有矛盾。

三、立法目的不明

二〇〇四年版刑法修正草案將海盜罪區分為(一)強劫其他船舶、航空器上「財物」之行為及(二)劫持船舶、航空器或其他危害海、空「安全」之行為。而依犯罪性質，將前者置於財產犯罪罪章，而與搶奪、強盜罪等並列，後者則屬公共危險罪，併入公共危險罪章。惟檢視聯合國海洋法公約，海盜行為應無財產犯罪之性質，我國海盜罪現行規定，雖迭遭批評，但至少掌握了一個基本而重要的觀念，即保護法益始終明確，由刑法第三百三十三條第一項以船掠船類型的普通海盜罪，或是同條第二項同一船舶內之準海

盜罪，其保護法益均為海上航行安全，此項法益迥異於強盜罪所保護之自由、財產法益，亦與一百八十五條之一第三項之劫持使用中供公眾運輸之舟、車或控制其行駛者所欲保護之公共安全法益不盡相同。該修正草案方向與國際規範並不一致，立法目的不明。另二〇〇三年版修正草案之第三百三十三條第一項「於海洋犯第三百二十八條第一項、第二項之罪者，為海盜罪，並修改現行普通海盜罪構成要件後置於第二項(條文用語為以海盜論)、準海盜罪置於第三項(條文用語為亦同)，似乎認為單單在海上以暴力強盜他人財物，就是「普通海盜罪」，原本駕船掠奪行為則變成「準海盜罪」，如此規範看不出其立法目的究是財產法益，還是海上安全法益。而二〇〇四年修正草案則略為修改為「於海上航行中船舶或使用中之航空器犯第三百二十八條至第三百三十條之罪者」，則仍以財產為保護法益，僅著眼於其行為地為海上船舶，法定刑即為無期徒刑或七年以上有期徒刑，較強盜罪高出許多。

綜上所述，二〇〇三、二〇〇四年版刑法修正草案或許於個別細部構成要件上較現行法細緻、明確，惟在體系及立法目的的掌握上，似仍存著見樹不見林的缺失，亦使海盜罪及劫持船舶罪之理解產生困難。而上開二版本之修正草案雖迭經討論，但二〇〇六年四月二十五日通過之海盜罪修正案，僅對刑法第三百三十三條第三項之海盜加重結果犯及第三百三十四條海盜結合犯類型作出修正，對爭議部分均未解決，其他較實質問題，如構成要件修正及體例編排等問題，仍未處理，相關海盜罪修正意見，於著手修法時未予採納，實為可惜。

第四項我國海盜罪修法芻議

我國海盜罪立法上存在許多缺失，諸如構成要件不盡精確及規範密度過低等，應有修正必要。而國際法上之海盜行為係基於「私人目

的」及對「另一船機」等原則，向為各國遵循，雖我國刑事立法不必與國際規範亦步亦趨，惟重要原則之參酌，基於海盜行為多具國際性，應與各國規範精神維持一致，以減少實際案例之適用困難。

而海盜行為屬萬國公罪，依「聯合國海洋法公約」及我國刑法第五條適用普遍性管轄原則，我國可於領域外對海盜行為行使管轄權，並不須任何連繫因素如我國人民之涉入。而劫持同一船舶的行為，則依「聯合國海洋法公約」、「領海與鄰接區公約」及「制止危害航海安全之非法行為公約」原則上應適用船旗國管轄原則，即屬地原則，由該浮動領土之國家取得管轄權；至於劫持同一飛機的行為，依「制止非法劫持航空器公約」，由航空器登記國、航空器降落地國、航空器承租人營業地國或居住地國管轄⁵¹，並不適用普遍性管轄權，先行敘明。

綜觀聯合國海洋法公約及前述各國立法例，本文對我國海盜罪未來修法芻議，大致分為下列數個方向：

- 一、罪章編排：海盜罪之保護法益為海上航行安全，現行編排體系，係將海盜罪與保護個人財產法益之搶奪、強盜等財產犯罪並列，因法益種類不同，卻並列同一罪章，造成體系紊亂及解釋上困難。經參考法務部二〇〇四年修正草案之見解，將其列入公共危險罪章內，因其法益性質較近，以明確規範體系。
- 二、國際法重要原則之參酌：國際法海盜行為之重要原則如「私人目的」及對「另一船舶」等原則，應列入我國海盜罪修法參考，以避免我國海盜罪之認定與其他國家產生重大歧異，及滋生管轄權爭議。因此我國海盜罪之行為客體部分，仍應明定係對另一船舶，當然聯合國海洋法公約之行為主、客體均包含飛機，即包括以機犯船或以機犯機之海盜行為，我國現行規定僅係以船舶為主客體，是否有增訂行為主、客體為飛機之必要？本文認為有此必要，雖

⁵¹ 李仲景，從國際法海盜行為規範探討我國刑法海盜罪之修法，東海大學法律學系研究所碩士論文，2005年，頁131。

目前實務案例雖未發生，然因應日後行為的可能樣態，仍應有未雨綢繆之準備。另針對「劫持」行為，或可於立法理由內指明其為發生於同一船舶內之暴力行為。是以，同一船機內之劫持行為，現行法體系下已有劫持航空器罪及劫持供公眾運輸船舶罪等規範，已為妥適，並不考慮增列法務部二〇〇四年修正草案第一百八十五條之一第二項「如以前項方法，劫持航行於海上之船舶者，亦同」。雖該項增加規範密度，但與同條第四項相較，反導出劫持非供公眾運輸之船舶之刑度重於劫持供公眾運輸船舶之不合理現象，因此不予採納，即劫持非供公眾運輸船舶行為回歸強盜、妨害自由等條文之規範。另一重要原則「私人目的」，係在排除軍艦(機)、政府船機或其他由政府授權之船舶(機)等，以避免各國濫用普遍性管轄原則，應有參採之必要。

三、構成要件的精練：現行條文用語不甚精確或易造成誤解，如普通海盜罪中之「未受交戰國之允准…而駕駛船艦，意圖施強暴、脅迫…之規定，將「駕駛船艦」列為客觀構成要件之一部，頗值商榷，蓋海盜罪立法目的既在保護海上航行之安全，則其犯罪方法並不重要，況且現今軍事科技日新月異，對於海上船舶航行安全造成威脅者，顯然不以駕駛船艦為限，亦可能以陸地之飛彈、空中之航空器或其他工具等為之，雖目前尚無相關實例，但為防患未然，雖未駕駛船艦，但以其他方法施強暴、脅迫之行為應也予以處罰。換言之，就海盜罪而言，所應重視者乃行為人是否製造海上航行的危險，至於行為人利用何種工具，應保持規範彈性，因此應將「駕駛船艦」之要素刪除，以符合海盜罪之立法意旨。另參考聯合國海洋法公約規定，建議將構成要件精練至「對海上另一船舶或飛機，或其上之人或物，施強暴、脅迫或其他危害航行安全之行為」。上開修正，可順帶解決實務二十五年上字第五四號判例「船艦」定義不合時宜的問題。此外有關準海盜罪，其

構成要件之「船員或乘客意圖掠奪財物，施強暴、脅迫…」之「意圖掠奪財物」亦應予刪除，因該罪之立法目的，也並非在於財產法益。至於準海盜罪係發生於同一船舶內，依據聯合國海洋法公約規定，其並非國際法上海盜行為範圍，考量同一船舶內應適用船旗國原則，若我國準海盜罪依舊保留，依世界主義立法例，則我國可能對公海上外國船舶內之外國人間強暴、脅迫行為取得刑事管轄權，本文認為無擴大管轄權之必要，建議予以刪除。

四、未遂犯、預備犯之立法：重要法益之保護較為細緻，此為刑法體系規範之必然，如殺人、強盜罪等均設有未遂或預備犯之規定，而我國現行海盜罪刑罰甚重，卻無類似處罰規定，對法益的保護實欠周延，故應增列未遂犯及預備犯之條款，以防規範漏洞。

上開修法建議以國際法規範及刑法體系思考為方向，一方面係考量海盜行為國際性之必然，且國際法規範對於「同一」船舶內之劫持行為及「另一」船舶海盜行為之區別標準易於操作，向為各國所接納，其所涉及之背後思想實為管轄權之歸屬，以避免各國因管轄權而爭執。雖現今某些案例係具管轄權之國家怠於行使管轄權，惟國際之法規範，係各國間之最大公約數，且管轄權涉及國家利益，甚至國家尊嚴，仍應充分予以尊重。另一方面我國海盜罪體系不夠嚴謹，應加強規範體系的完整性，以避免刑罰的寬嚴失衡。

我國多年來努力投入國際社會，雖非聯合國公約會員國，但仍主動遵循相關規範，因此內國法亦應參考世界潮流，與時俱進，本文修法建議即朝與國際法銜接方向邁進，期能與國際接軌，使我國海盜罪能發揮法規範應有之功能。

第七章 結論與建議

第一節 結論

海盜行為存於人類歷史久遠，東方海盜因日本國內經濟、社會等因素影響，致使人民出海為盜，造成當時各國沿海動亂不安；中世紀的亞洲，阿拉伯海盜亦侵襲亞洲東南沿海、阿拉伯海及波斯灣地區等。另一方面，西方國家的海盜於古羅馬、希臘時代即有之，惟當時僅被認為係生活方式不同的族群，中世紀前，海盜雖有道德瑕疵，但仍不違法。至中世紀後，海盜影響範圍更行擴大，歐洲本土受北歐海盜嚴重侵襲，甚至於歐洲本土建立海盜根據地。

後隨著海權世界的來臨，海盜更進一步與國家權力結合，以國家合法授權之私掠狀取得掠奪交戰國船舶的合法權力，以大肆擴張勢力，此時可謂海盜的黃金時期。但十八世紀末各國國家權力逐漸穩定後，因海盜行為不受控約，嚴重擾亂海洋秩序，各國深受其害，因此多數國家開始明文禁止，海盜由合法遁入非法。近代更隨著世界版圖的探索，罕無人跡的島嶼愈來愈少，海盜棲身之地受到影響，且各國海軍勢力逐漸堅實，海盜遂幾乎銷聲匿跡。而國際社會開始重視全球安全的思維下，使公海自由逐步受到重視，危害國際海上秩序的海盜，也自然成為國際法規範下的人類公敵，為萬國公罪而受普遍性管轄。

而現代海盜問題轉為嚴重，其成因甚多，某些國家因內政不彰，導致人民轉而為盜，海盜現象又復猖獗，侵擾世界各重要航線，並以現代武器、組織及集團化的新型態，掠擄往來船舶、人質及貨物，以換取鉅額贖金，或甚至以被劫掠的船舶作為海盜行為工具，進行掠奪行為；或與當地某些政府官員勾串，以輕易銷贓或取得情報。另外海盜行為人已非往昔以船或獨島為據點，極可能是住在陸地，並具正當職業之一般人。也因海盜事發地點不再限於公海，多發於內政不彰國家的領海，然該國

並無能力管轄，受害國家卻無法源管轄之困境產生，使得國際海盜之現有規範造成衝擊，尤其是亞太地區國家更為海盜所苦，嚴重影響海運、漁業及經貿之發展，而台灣遠洋漁業發達，屢受海盜侵擾，世界大國多有派遣軍隊前往海盜頻仍地區進行維安，以維護國家權益。

海盜行為雖存在已久，但海盜行為之國際規範，卻形成緩慢，早期多以習慣國際法規範之，至近代方有國際條約之明文，二十世紀之前，國際間一直無海盜行為的明確定義，至一九二六年聯合國的前身國際聯盟所屬專家委員會提出「國際聯盟制止海盜行為草案」，其對海盜行為定義在於公海上，為私人目的所為之劫掠或對人之非法行為，排除了領海內及因政治目的發生的海盜行為，並認為未懸掛船旗之船舶、叛變後之軍艦及未經承認之叛亂團體均可成為海盜行為的主體；其所揭櫫之「私人目的」要件，為日後國際海盜規範所沿襲。後一九三二年「哈佛海盜行為研究草案」，其海盜行為定義亦限於公海上或任何國家管轄權範圍外之區域，且仍排除基於公共目的所對人或對物的不正當攻擊行為，其最大貢獻在於彙集各家學說，對於海盜行為各種不同構成要件要素的廣泛討論，為後來的國際法海盜規範提供極富價值的參考。後一九五八年日內瓦公海公約，幾乎完全本於一九三二年哈佛海盜行為研究草案，僅將機劫機的行為，不論其發生地，均由海盜行為中去除；亦不承認潛艇交戰為海盜行為；另其反對「哈佛海盜行為研究草案」的看法主張海盜行為乃國際罪行，惟其緝捕須由獲得國家授權或代表國家者為之，並僅限於由各國軍艦軍機緝捕，不包括它種國有船舶或航空器。一九八二年聯合國海洋法公約為頗具影響力之公約，簽署國眾，其在海洋問題多有創見，但在海盜規範上並無突破性進展，其關於海盜行為的規定多沿襲一九五八年日內瓦公約而來，惟上述公約因秉持「公海」及「私人目的」原則，對於現代海盜案件之處理卻顯得不足，一九八五年 Achille Lauro 號案，因事件具有政治目的，不符為私人目的之要件，故無法以一九八二年聯合國海洋法公約之海盜行為予以處罰，致使海盜規範檢討呼聲又起，為因應此種現代型態的海盜行為，一九八八年「國際海事組

織」起草「制止危害海上航行安全之非法行為公約」，公約將海盜與武裝劫掠並列，以適用於領海及領域內之港口，並涵蓋基於政治目的所為之襲船行為，擴大海盜行為之定義及解釋範圍，期符合現代海盜型態多變的趨勢。另外重要國際組織如國際海事局，亦對海盜行為著有定義。

上述海盜行為定義中，仍以聯合國海洋法公約最具公信力，其第一百零一條規範國際法上海盜行為定義，須基於私人目的，而由私人船機上之船員、機組成員或乘客對另一船機所為之強暴脅迫行為，且相關強制處分並僅得由軍艦、軍用飛機或其他清楚標誌為政府服務並經授權之船機實施；另海盜行為的條款亦可適用至專屬經濟區，並受普遍性管轄。

而世界主要國家之內國法對於海盜行為之規範，因各國地理歷史背景不同，有專章規範如美、加、日及新加坡等國，亦有無專章規範者如中、德國等。美國於一九七〇年即對海盜行為訂有相關規範，其海盜行為之定義係直接援引國際法上海盜行為定義，規定簡潔，惟對於何謂國際法海盜行為之解釋，卻有構成要件不明確之虞。加拿大與美國地理上鄰近，於海盜行為定義部分，亦採取相同之立法例，但若行為人於加拿大所屬國籍船舶偷盜、損毀船舶上貨物或於船舶上意圖反叛之行為，亦為海盜罪，其規範與我國準海盜罪頗為相似，因行為客體均為同一船舶，較國際法上海盜行為定義之範圍不同。新加坡法治歷史甚久，法例多延續英制，其於一八七一年即行刑事立法，該國海盜行為定義及同一船舶內偷盜、毀損貨物或意圖反叛部分，頗類似於加拿大，另新加坡繼於二〇〇五年因應現代型海盜，通過海事犯罪法案，可對劫持、破壞船隻、船上行使暴力、破壞導航設備或任何嚴重干擾及威脅船隻航行安全之行為行使管轄權。亞洲國家日本原無海盜罪規範，後於二〇〇九年施行「應對海盜法」，該法遵循海洋法公約原則，即「私人目的」及「另一船舶」等原則開展，對於公海、領海及內水之強暴脅迫，致使無法抵抗之狀態，而強奪船舶、恣意支配船舶運作、強奪他船財物利益；或以船員為人質等行為均構成海盜罪，甚至僅以具海盜為目的之意圖，而為之侵入、損

害船舶、異常近纏、妨礙航行等騷擾行為，或攜械駕駛船舶者，亦該當海盜罪，該法構成要件規範詳盡，對未遂犯、預備犯及加重結果犯等亦有相關規範，其法治一方面基本原則與國際規範相同，另一方面構成要件精確。

另中國、德國並無海盜罪的規定，德國對海盜行為之處罰，係援引刑法強盜罪、加重強盜罪或強盜罪之加重結果犯來處罰。另中國對海盜行為的處理方式，較類似於德國，其引用妨害自由或其他危害自由、生命等法益之法條如破壞交通工具罪等處理。

我國海盜罪之規定，受限於實務見解及條文之缺漏，致使海盜罪幾成具文，雖經法務部於二〇〇三、二〇〇四年邀集學者討論修法，提出若干修法建議，惟二〇〇六年修法，僅對於唯一死刑部分及結合犯樣態等作出修正，其餘重要問題，仍未予以解決。且觀諸法務部海盜罪修正草案，仍未參酌國際法之「另一」船舶及「私人目的」等基本原則，另外第五條之世界主義，將國際法之海盜行為及劫持同一船舶行為，不予區分，均賦予普遍性管轄權，實造成我國管轄權不合理擴大。準此，本文經參考各國法例及歷年修法建議，茲提出我國海盜罪未來的修法芻議，如罪章編排、構成要件的精進及未遂犯、預備犯之立法等，期我國刑法體系得與國際規範較為一致。

第二節 建議

本文之修法建議，係朝海盜罪罪章編排、國際法重要原則參酌、構成要件修訂等方面，分別就普通海盜罪構成要件之修訂、準海盜罪之立法妥適性等研擬修法內容，茲整理本文修法芻議意見，以對照表方式說明如下：

修正條文	現行條文
<p data-bbox="260 226 719 264">第十一章公共危險及海盜罪¹</p> <p data-bbox="260 293 596 331">第一百八十五條之五</p> <p data-bbox="260 360 788 667">因私人目的，對海上²另一船舶或飛機³，或其上之人或物，施強暴、脅迫或其他危害航行安全之行為，為海盜罪，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。</p> <p data-bbox="260 696 788 936">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。</p> <p data-bbox="336 965 708 1003">第一項之未遂犯罰之⁴。</p> <p data-bbox="260 1032 788 1137">預備犯⁵第一項之罪者，處三年以下有期徒刑。</p>	<p data-bbox="801 226 1246 264">第三十章搶奪強盜及海盜罪</p> <p data-bbox="801 293 1062 331">第三百三十三條</p> <p data-bbox="801 360 1329 667">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。</p> <p data-bbox="801 696 1329 936">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。</p> <p data-bbox="801 965 1329 1205">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。</p>
<p data-bbox="260 1227 608 1265">第一百八十五條之六⁶</p> <p data-bbox="260 1294 788 1400">犯海盜罪而故意殺人者，處死刑或無期徒刑。</p> <p data-bbox="260 1429 788 1601">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：</p>	<p data-bbox="801 1227 1062 1265">第三百三十四條</p> <p data-bbox="801 1294 1329 1400">犯海盜罪而故意殺人者，處死刑或無期徒刑。</p> <p data-bbox="801 1429 1329 1601">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：</p>

¹ 考量海盜罪保護法益為海上航行安全，與公共危險罪質較近，爰列入現行公共危險罪章之後，以明確規範體系。另將原第三百三十三條第二項之海盜罪刪除，因同一船舶內之強暴、脅迫行為，依聯合國海洋法公約並非海盜罪，雖加拿大及新加坡等國將所屬國籍船舶內反叛之行為視為海盜罪，惟考量海盜罪需適用普遍性管轄原則，且若船內反叛被害人為我國國民，仍可依其他暴力、財產犯罪行為處罰。

² 刑法原則上為屬地主義，條文海上意義指領海或內水而言。

³ 參考聯合國海洋法公約之海盜行為規範，以另一船機為行為客體，並將「駕駛船艦」之犯罪工具規定刪除，以因應日後可能新興之犯罪方法，或甚至海盜行為轉由陸地施行強暴、脅迫行為均可涵攝在內。

⁴ 增訂海盜罪未遂犯規定。

⁵ 增訂海盜罪預備犯規定。

⁶ 條號修正。

<p>一、放火者。</p> <p>二、強制性交者。</p> <p>三、擄人勒贖者。</p> <p>四、使人受重傷者。</p>	<p>一、放火者。</p> <p>二、強制性交者。</p> <p>三、擄人勒贖者。</p> <p>四、使人受重傷者。</p>
<p>第一百八十五條之一⁷</p> <p>以強暴、脅迫或其他非法方法劫持使用中之航空器或控制其飛航者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。其情節輕微者，處七年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處死刑或無期徒刑；致重傷者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑。</p> <p>以第一項之方法劫持使用中供公眾運輸之舟、車或控制其行駛者，處五年以上有期徒刑。其情節輕微者，處三年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處無期徒刑或十年以上有期徒刑；致重傷者，處七年以上有期徒刑。</p> <p>第一項、第三項之未遂犯罰之。</p> <p>預備犯第一項之罪者，處三年以下有期徒刑。</p>	<p>第一百八十五條之一</p> <p>以強暴、脅迫或其他非法方法劫持使用中之航空器或控制其飛航者，處死刑、無期徒刑或七年以上有期徒刑。其情節輕微者，處七年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處死刑或無期徒刑；致重傷者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑。</p> <p>以第一項之方法劫持使用中供公眾運輸之舟、車或控制其行駛者，處五年以上有期徒刑。其情節輕微者，處三年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處無期徒刑或十年以上有期徒刑；致重傷者，處七年以上有期徒刑。</p> <p>第一項、第三項之未遂犯罰之。</p> <p>預備犯第一項之罪者，處三年以下有期徒刑。</p>
<p>第一百八十五條之二</p>	<p>第一百八十五條之二</p>

⁷ 於立法理由增訂劫持定義，劫持依其文義一般多指加害人與被害人係置於同一處所之暴力行為，於立法理由敘明劫持專指加害人與被害人均處同一船舶之暴力行為，以與海盜罪行為客體係限於另一船舶相區別。

<p>以強暴、脅迫或其他非法方法危害航行安全⁸或其設施者，處七年以下有期徒刑、拘役或三十萬元以下罰金。</p> <p>因而致航空器、船舶⁹或其他設施毀損者，處三年以上十年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑；致重傷者，處五年以上十二年以下有期徒刑。</p> <p>第一項之未遂犯罰之。</p>	<p>以強暴、脅迫或其他非法方法危害飛航安全或其設施者，處七年以下有期徒刑、拘役或三十萬元以下罰金。</p> <p>因而致航空器或其他設施毀損者，處三年以上十年以下有期徒刑。</p> <p>因而致人於死者，處死刑、無期徒刑或十年以上有期徒刑；致重傷者，處五年以上十二年以下有期徒刑。</p> <p>第一項之未遂犯罰之。</p>
<p>第一章法例</p>	<p>第一章法例</p>
<p>第五條</p> <p>本法凡在中華民國領域外犯下列各罪者，適用之。</p> <p>.....</p> <p>四、第一百八十五條之一及第一百八十五條之二之公共危險罪、第一百八十五條之五及第一百八十五條之六之海盜罪¹⁰。</p> <p>.....</p>	<p>第五條</p> <p>本法凡在中華民國領域外犯下列各罪者，適用之：</p> <p>.....</p> <p>四、第一百八十五條之一及第一百八十五條之二之公共危險罪。</p> <p>.....</p> <p>十、第三百三十三條及第三百三十四條之海盜罪。</p>

⁸ 將原飛航安全，改為航行安全，以涵括船舶航行。

⁹ 配合第一項之修正，增訂對船舶設施毀損之處罰。

¹⁰ 海盜罪列入公共危險罪章，爰修正現行法第五條第四款。

第三節說明

本文之修法意見，首先正本清源，依海盜罪立法意旨在維持海上航行安全的著眼點，將其列於公共危險罪章內。普通海盜罪構成要件方面，對發生於「另一」和「同一」船機之暴力行為予以區分，以與國際規範合致，即對發生於「另一」船機之暴力行為列為海盜罪，並有世界主義之適用；發生於「同一」船機內之暴力行為，回歸船旗國管轄原則。另外，非供公眾運輸使用之船舶劫持行為，回歸強盜罪之範疇，以維刑法體系之完整。

茲整理修法芻議重點如下：

一、海盜罪調整至第十一章公共危險罪章

海盜罪現行置於刑法第三十章搶奪強盜及海盜罪章內，惟考其保護法益既為海上航行安全，依其性質與公共危險罪質較近，而與保護個人財產法益之搶奪、強盜等罪不同，因此予以調整至第十一章公共危險罪章。

二、海盜罪增設未遂犯及預備犯規定

現行海盜罪最輕本刑七年以上有期徒刑，卻未設未遂犯及預備犯等處罰，法益之保護實欠周延，茲予增列。

三、海盜罪構成要件修訂

現行海盜罪構成要件規範不當，構成要件要素如行為主體、行為客體及構成要件行為等均不明確，且未參酌國際規範趨勢，易引起管轄權爭議。準此，參採「私人目的」及「另一船舶」等重要國際原則，並將行為客體擴大至飛機，以因應未來可能型態。另對於「劫持」行為重新定義，使其與海盜罪區隔。

以上為本文之修正芻議，相較於法務部二次之修正草案，本文建議修法幅度變動不大，於我國立法實務上可能易取得共識，且仍可解決我國海盜罪規範過與不及問題，並與國際規範接軌合致。而我國為海島國家，藍色國土的面積廣達陸地面積的十五倍，不論是貿易、航運及漁業

等，藍色國土安全實為我國經濟命脈，期藉由海盜罪修訂的呼聲，喚醒國人對於海洋資源及秩序維護的持續重視。

附錄

附錄 1、1926 年國際聯盟國際法漸進編纂專家委員會支會報告書（制止海盜行為草案）

(The 1926 Report of the Sub-committee of the league of Nations
Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law)
(Draft Provision for the Suppression of Piracy)

Article 1

Piracy occurs only on the high seas and consists of the commission for private ends of depredations upon property or acts of violence against persons.

It is not involved in the notion of piracy that the above-mentioned acts should be committed for the purpose of gain, but acts committed with a purely political object will not be regarded as constituting piracy.

Article 2

It is not involved in the notion of piracy that the ship should not have the right to fly a recognized flag, but in committing an act of piracy the pirate loses the protection of the State whose flag the ship flies.

Article 3

Only private ships can commit acts of piracy. Where a warship, after mutiny, cruises on its own account and commits acts of the kind mentioned in Article 1, it thereby loses its public character.

Article 4

Where, during a civil war, warships of insurgents who are not recognized as belligerents are regarded by the regular Government as pirates, third powers are not thereby obliged to treat them as such.

Insurgents committing acts of the kind mentioned in Article 1 must be considered as pirates, unless such acts are inspired by purely political motives.

Article 5

If the crew of a ship has committed an act of piracy, every warship has the right to stop and capture the ship on the high sea.

On the condition that the affair shall be remitted for judgment to the competent authorities of the littoral State, a pursuit commenced on the high sea may be continued even within territorial waters unless the littoral state is in a position to continue such pursuit itself.

Article 6

Where suspicions of piracy exist, every warship, on the responsibility of its commander, has authority to ascertain the real character of the ship in question. If after the examination the suspicions are proved to be unfounded, the captain of the suspected ship will be entitled to reparation or to an indemnity, as the case may be. If, on the contrary, the suspicions of piracy are confirmed, the commander of the warship may either proceed to try the pirates, if the arrest took place on the high sea or deliver the accused to the competent authorities.

Article 7

Jurisdiction in piracy belongs to the State of the ship making the capture, except (a) in the case of pursuit mentioned in Article 5, paragraph 2 ; (b) in the case where the domestic legislation or an international convention otherwise decides.

Article 8

The consequences of capture, such as the validity of the prize, the right of recovery of the lawful owners, the reward of the captors, are governed by the law of the state to which jurisdiction belongs.

附錄 2、1932 年哈佛海盜行為研究草案

(The 1932 Harvard Research in International Law, Draft Convention on Piracy with Comments)

Article 1

As the terms are used in this convention:

1. The term “jurisdiction” means the jurisdiction of a state under international law as distinguished from municipal law.
2. The term “territorial jurisdiction” means the jurisdiction of a state under international law over its land, its territorial waters and the air about its land and territorial waters. The term does not include the jurisdiction of a state over its ships outside its territory.
3. The term “territorial sea” means that part of the sea which is included in the territorial waters of a state.
4. The term “high sea” means that part of the sea which is not included in the territorial waters of any state.
5. The term “ship” means any water craft or air craft of whatever size.

Article 2

Every state has jurisdiction to prevent piracy and to seize and punish persons and to seize and dispose of property because of piracy. This jurisdiction is defined and limited by this convention.

Article 3

Piracy is any of the following acts, committed in a place not within the territorial jurisdiction of any state:

1. Any act of violence or of depredation committed with intent to rob, rape, wound, enslave, imprison or kill a person or with intent to steal or destroy property, for private ends without bona fide purpose of asserting a claim of right, provided that the act is connected with an attack which starts from on board ship, either that ship or another

ship which is involved must be a pirate ship or a ship without national character.

2. Any act of voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts which make it a pirate ship.
3. Any act of instigation or of international facilitation of an act described in paragraph 1 or paragraph 2 of this article.

Article 4

1. A ship is a pirate ship when it is devoted by the persons in dominant control to the purpose of committing an act described the first sentence of paragraph 1 of Article 3, or to the purpose committing any similar act within the territory of a state by descent from the high sea, provided in either case that the purposes of the persons in dominant control are not definitely limited to committing such acts against ships or territory subject to the jurisdiction of the state to which the ship belongs.
2. A ship does not cease to be a pirate ship after the commission of an act described in paragraph 1 of Article 3, or after the commission of any similar act within the territorial state by descent from the high sea, as long as it continues under the same control.

Article 5

A ship may retain its national character although it has become a pirate ship. The retention or loss of national character is determined by the law of the state from which it was derived.

Article 6

In a place not within the territorial jurisdiction of another state, a state may seize a pirate ship taken by piracy and possessed by pirates, and things or persons on board.

Article 7

1. In a place within the territorial jurisdiction of another state, a state may not pursue or seize a pirate ship or a ship by piracy and possessed by pirates; except that if pursuit of

such a ship is commenced by a state within its own territorial jurisdiction or in a place not within the territorial jurisdiction of any state, the pursuit may be continued into or over the territorial sea of another state and seizure may be made there, unless prohibited by the other state.

2. If seizure is made within the territorial jurisdiction of another state in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, the state making the seizure shall give prompt notice to the other state, and shall tender possession of the ship and other things seized and the custody of persons seized.
3. If the tender provided for in paragraph 2 of this article is not accepted, the state making the seizure may proceed as if the seizure had been made on the high sea.

Article 8

If a pursuit is continued or a seizure is made within the territorial jurisdiction of another state in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 7, the state continuing the pursuit or making the seizure is liable to the other state for any damage done by the pursuing ship, other than damage done to the pirate ship or the ship possessed by pirates, or to persons and things on board.

Article 9

If a seizure because of piracy is made by a state in violation of the jurisdiction of another state, the state making the seizure shall, upon the demand of the other state, surrender or release the ship, things and persons seized, and shall make appropriate reparation.

Article 10

If a ship seized on suspicion of piracy outside the territorial jurisdiction of the state making the seizure, is neither a pirate ship nor a ship taken by piracy and possessed by pirates, and if the ship is not subject to seizure on other grounds, the state making the seizure shall be liable to the state to which the ship belongs for any damage caused by the seizure.

Article11

1. In a place not within the territorial jurisdiction of any state, a foreign ship may be approached and on reasonable suspicion that it is a pirate ship or a ship taken by piracy and possessed by pirates, it may be stopped and questioned to ascertain its character.
2. If the ship is neither a pirate ship nor a ship taken by piracy and possessed by pirates, and if it is not subject to such interference on other grounds, the state making the interference shall be liable to the state to which the ship belongs for any damage caused by the interference.

Article12

A seizure because of piracy may be made only on behalf of a state, and only by a person who has been authorized to act on its behalf.

Article13

1. A state, in accordance with its law, may dispose of ships and other property lawfully seized because of piracy.
2. The law of the state must conform to the following principles :
 - (a)The interests of innocent persons are not affected by the piratical possession or use of property, or by seizure because of such possession or use.
 - (b)Claimants of any interest in the property are entitled to receive the property or compensation therefore, subject to a fair charge for salvage and expenses of administration.

Article14

1. A state which has lawful custody of a person suspected of piracy may prosecute and punish that person.
2. Subject to the provisions of this convention, the law of the state which exercises such jurisdiction defines the crime, governs the procedure and prescribes the penalty.

3. The law of the state must, however, assure protection to accused aliens as follows :
 - (a)The accused person must be given a fair trial before an impartial tribunal without unreasonable delay.
 - (b)The accused person must be given humane treatment during his confinement pending trial.
 - (c)No cruel and unusual punishment may be inflicted.
 - (d)No discrimination may be made against the nationals of any state.
4. A state may intercede diplomatically to assure this protection to one of its nationals who is accused in another state.

Article15

A state may not prosecute an alien for an act of piracy for which he has been charged and convicted or acquitted in a prosecution in another state.

Article16

The provisions of this convention do not diminish a state's right under international law to take measures for the protection of its nationals, its ships and its commerce against interference on or over the high sea, when such measures are not based upon jurisdiction over piracy.

Article17

1. The provisions of this convention shall supersede any inconsistent provisions relating to piracy in treaties in force among parties to this convention, except that such inconsistent provisions shall not be superseded in so far as they affect only the interests of the parties to such treaties inter se.
2. The provisions of this convention shall not prevent a party from entering into an agreement concerning piracy containing provisions inconsistent with this convention which affect only the interests of the parties to that agreement inter se.

Article 18

The parties to this convention agree to make every expedient use of their powers to prevent piracy, separately and in co-operation.

Article 19

1. If there should arise between the High Contracting Parties a dispute of any kind relating to the interpretation or application of the present convention, and if such dispute cannot be satisfactorily settled by diplomacy, it shall be settled in accordance with any applicable agreements in force between the parties to the dispute providing for the settlement of international disputes.
2. In case there is no such agreement in force between the parties to the dispute, the dispute shall be referred to arbitration or judicial settlement. In the absence of agreement on the choice, of another tribunal, the dispute shall, at the request of any one of the parties to the dispute, be referred to the Permanent Court of International Justice, if all the parties to the dispute are parties to the Protocol of December 16, 1920, relating to the Statute of that Court; and if any of the parties to the dispute is not a party to the Protocol of December 16, 1920, to an arbitral tribunal constituted in accordance with the provisions of the Convention for the Pacific Settlement of International Disputes, signed at The Hague October 18, 1907.

附錄 3、1958 年日內瓦公海公約第 14 至 21 條

(The 1958 Geneva Convention on the High Seas. §14-21)

Article 14

All States shall co-operate 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.

Article 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 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 sub-paragraph 1 or sub-paragraph 2 of this article.

Article 16

The acts of piracy, as defined in Article 15, 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.

Article 17

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in Article 15. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act,

so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

Article18

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

Article19

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship 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.

Article20

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.

Article21

A seizure on account of piracy may only be carried out by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized, to that effect.

附錄 4、1982 年聯合國海洋法公約第 100 條至第 107 條

(The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.§100-107)

Article 100 (Duty to co-operate in the repression of piracy)

All States shall co-operate 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.

Article 101 (Definition of piracy)

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, 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 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 sub-paragraph (a) or (b).

Article 102 (Piracy by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied)

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.

Article 103 (Definition of a pirate ship or aircraft)

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in

dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 101. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

Article 104 (Retention or loss of the nationality of a pirate ship or aircraft)

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

Article 105 (Seizure of a pirate ship or aircraft)

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

Article 106 (Liability for seizure without adequate grounds)

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 of damage caused by the seizure.

Article 107 (Ships and aircraft which are entitled to seize on account of piracy)

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

附錄 5、1988 年羅馬制止危害海上航行安全之非法行為公約
(The 1988 Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against
the Safety of Maritime Navigation)

Article 1

For the purposes of this Convention, “ship” means a vessel of any type whatsoever not permanently attached to the sea-bed, including dynamically supported craft, submersibles, or any other floating craft.

Article 2

1. This Convention does not apply to :

- (a) a warship; or
- (b) a ship owned or operated by a State when being used as a naval auxiliary or for customs or police purposes; or
- (c) a ship which has been withdrawn from navigation or laid up.

2. Nothing in this Convention affects the immunities of warships and other government ships operated for non-commercial purposes.

Article 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 its 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 1, subparagraphs (b), (c) and (e), if that threat is likely to endanger the safe navigation of the ship in question.

Article 4

1. This Convention applies if the ship is navigating or is scheduled to navigation into, through or from waters beyond the outer limit of the territorial sea of a single State, or the lateral limits of its territorial sea with adjacent States.
2. In cases where the Convention does not apply pursuant to paragraph I, it nevertheless applies when the offender or the alleged offender is found in the territory of a State Party other than the State referred to in paragraph 1.

Article 5

Each State Party shall make the offences set forth in article 3 punishable by appropriate penalties which take into account the grave nature of those offences.

Article 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 measure 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 State Parties which have established their jurisdiction in accordance with paragraph 1 and 2 of this article.
5. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law.

Article 7

1. Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any State Party in the territory of which the offender or the alleged offender is present shall, in accordance with its law, take him into custody or take other measures to ensure his presence for such time as is necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted.
2. Such State shall immediately make a preliminary inquiry into the facts, in accordance with its own legislation.

3. Any person regarding whom the measures referred to in paragraph 1 are being taken shall be entitled to:
 - (a) communicate without delay with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national or which is otherwise entitled to establish such communication or, if he is a stateless person, the State in the territory of which he has his habitual residence;
 - (b) be visited by a representative of that State.
4. The rights referred to in paragraph 3 shall be exercised in conformity with the laws and regulations of the State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, subject to the proviso that the said laws and regulations must enable full effect to be given to the purposes for which the rights accorded under paragraph 3 are intended.
5. When a State Party, pursuant to this article, has taken a person into custody, it shall immediately notify the States which have established jurisdiction in accordance with article 6, paragraph 1 and, if it considers it advisable, any other interested States, of the fact that such person is in custody and of the circumstances which warrant his detention. The State which makes the preliminary inquiry contemplated in paragraph 2 of this article shall promptly report its findings to the said States and shall indicate whether it intends to exercise jurisdiction.

Article 8

1. The master of a ship of a State Party (the "flag State") may deliver to the authorities of any other State Party (the "receiving State") any person who he has reasonable grounds to believe has committed one of the offences set forth in article 3.
2. The flag State shall ensure that the master of its ship is obliged, whenever practicable, and if possible before entering the territorial sea of the receiving State carrying on board any person whom the master intends to deliver in accordance with paragraph 1, to give notification to the authorities of the receiving State of his intention to deliver such person and the reasons therefore.

3. The receiving State shall accept the delivery, except where it has grounds to consider that the Convention is not applicable to the acts giving rise to the delivery, and shall proceed in accordance with the provisions of article 7. Any refusal to accept a delivery shall be accompanied by a statement of the reasons for refusal.
4. The flag State shall ensure that the master of its ship is obliged to furnish the authorities of the receiving State with the evidence in the master's possession which pertains to the alleged offence.
5. A receiving State which has accepted the delivery of a person in accordance with paragraph 3 may, in turn, request the flag State to accept delivery of that person. The flag State shall consider any such request, it shall furnish the receiving State with a statement of the reasons therefore.

Article 9

Nothing in this Convention shall affect in any way the rules of international law pertaining to the competence of States to exercise investigative or enforcement jurisdiction on board ships not flying their flag.

Article 10

1. The State Party in the territory of which the offender or the alleged offender is found shall, in cases to which article 6 applies, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case without delay to its competent authorities for the purpose of prosecution, through proceedings in accordance with the laws of that State. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the--case of any other offence of a grave nature under the law of that State.
2. Any person regarding whom proceedings are being carried out in connection with any of the offences set forth in article 3 shall be guaranteed fair treatment at all stages of the proceedings, including enjoyment of all the rights and guarantees provided for such proceedings by the law of the State in the territory of which he is present.

Article 11

1. The offences set forth in article 3 shall be deemed to be included as extraditable offences in any extradition treaty existing between any of the State Parties. State Parties undertake to include such offences as extraditable offences in every extradition treaty to be concluded between them.
2. If a State Party which makes extradition conditional on the existence of a treaty receives a request for extradition from another State Party with which it has no extradition treaty, the requested State Party may, as its option, consider this Convention as a legal basis for extradition in respect of the offences set forth in article 3. Extradition shall be subject to the other conditions provided by the law of the requested State Party.
3. State Parties which do not make extradition conditional on the existence of a treaty shall recognize the offences set forth in article 3 as extraditable offences between themselves, subject to the conditions provided by the law of the requested State.
4. If necessary, the offences set forth in article 3 shall be treated, for the purposes of extradition between State Parties, as if they had been committed not only in the place in which they occurred but also in a place within the jurisdiction of the State Party requesting extradition.
5. A State Party which receives more than one request for extradition from States which have established jurisdiction in accordance with article 6 and which decides not to prosecute shall, in selecting the State to which the offender or alleged offender is to be extradited, pay due regard to the interests and responsibilities of the State Party whose flag the ship was flying at the time of the commission of the offence.
6. In considering a request for the extradition of an alleged offender pursuant to this Convention, the requested State shall pay due regard to whether his rights as set forth in article 7, paragraph 3, can be effected in the requesting State.
7. With respect to the offences as defined in this Convention, the provisions of all extradition treaties and arrangement applicable between State Parties are modified as between State Parties to the extent that they are incompatible with this Convention.

Article 12

1. State Parties shall afford one another the greatest measure of assistance in connection with criminal proceedings brought in respect of the offences set forth in article 3, including assistance in obtaining evidence at their disposal necessary for the proceedings.
2. State Parties shall carry out their obligations under paragraph 1 in conformity with any treaties on mutual assistance that may exist between them. In the absence of such treaties, State Parties shall afford each other assistance in accordance with their national law.

Article 13

1. State Parties shall co-operate in the prevention of the offences set forth in article 3, particularly by:
 - (a) taking all practicable measures to prevent preparations in their respective territories for the commission of those offences within or outside their territories;
 - (b) exchanging information in accordance with their national law, and co-ordinating administrative and other measures taken as appropriate to prevent the commission of offences set forth in article 3.
2. When, due to the commission of an offence set forth in article 3, the passage of a ship has been delayed or interrupted, any State Party in whose territory the ship or passengers or crew are present shall be bound to exercise all possible efforts to avoid a ship, its passengers, crew or cargo being unduly detained or delayed.

Article 14

Any State Party having reason to believe that an offence set forth in article 3 will be committed shall, in accordance with its national law, furnish as promptly as possible any relevant information in its possession to those States which it believes would be the States having established jurisdiction in accordance with article 6.

Article 15

1. Each State Party shall, in accordance with its national law provide to the Secretary-General, as promptly as possible, any relevant information in its possession concerning:
 - (a) the circumstances of the offence;
 - (b) the action taken pursuant to article 13, paragraph 2;
 - (c) the measures taken in relation to the offender or the alleged offender and, in particular, the results of any extradition proceedings or other legal proceedings.
2. The State Party where the alleged offender is prosecuted shall, in accordance with its national law, communicate the final outcome of the proceedings to the Secretary-General.
3. The information transmitted in accordance with paragraphs 1 and 2 shall be communicated by the Secretary-General to all States Parties, to Members of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as “the Organization”), to the other States concerned, and to the appropriate international intergovernmental organizations.

Article 16

1. Any dispute between two or more States Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation within a reasonable time shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If, within six months from the date of the request for arbitration, the parties are unable to agree on the organization of the arbitration any one of those parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.
2. Each State may at the time of signature or ratification, acceptance or approval of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by any or all of the provisions of paragraph 1. The other States Parties shall not be bound by those provisions with respect to any State Party which has made such a reservation.

3. Any State which has made a reservation in accordance with paragraph 2 may, at any time, withdraw that reservation by notification to the Secretary-General.

Article 17

1. This Convention shall be open for signature at Rome on 10 March 1988 by States participating in the International Conference on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation and at the Headquarters of the Organization by all States from 14 March 1988 to 9 March 1989. It shall thereafter remain open for accession.
2. States may express their consent to be bound by this Convention by: (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
(c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

Article 18

1. This Convention shall enter into force ninety days following the date on which fifteen States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect thereof.
2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect ninety days after the date of such deposit.

Article 19

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of

- one year from the date on which this Convention enters into force for that State.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.
 3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.

Article 20

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of one third of the States Parties, or ten States Parties, whichever is the higher figure.
3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

Article 21

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification,
 - (ii) the date of the entry into force of this Convention;
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it is received and the date on which the denunciation takes effect;
 - (iv) the receipt of any declaration or notification made under this Convention;
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 22

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

參考文獻

一、中文部分

(一) 書籍

1. 尹章華，聯合國海洋法公約暨相關法規彙編(英文本)，文笙書局，1998年8月。
2. 尹章華，海域武裝衝突法規彙編(英文本)，文笙書局，1999年8月。
3. 丘宏達，現代國際法，初版，三民書局，1995年6月。
4. 卞建林等譯，加拿大刑事法典，第1版，中國政法大學，1999年1月。
5. 卞鳳奎譯，東亞海域與台灣之海盜，博揚文化，2008年11月。
6. 甘添貴，刑法各論(上)，初版，三民書局，2009年6月。
7. 甘添貴，體系刑法各論(第一卷)，瑞興圖書股份有限公司，2001年9月。
8. 朱瑞祥，美國聯邦最高法院判例史程，國立編譯館主編，黎明文化事業股份有限公司，1984年5月。
9. 呂正理，另眼看歷史(上)，遠流出版社，2010年7月。
10. 李文沛，國際海洋法之海盜問題研究，中國法律圖書有限公司，2010年3月。
11. 周成瑜，海事刑法論，一版，學林文化事業有限公司，2003年9月。
12. 周成瑜，海上犯罪與國際刑法，五南圖書出版股份有限公司，2007年9月。
13. 林山田，刑法通論(上冊)，增訂六版，台大法學院圖書部，1998年2月。
14. 林山田，刑法各罪論(上冊)，修訂五版，台大法學院圖書部，2005年9月。
15. 林東茂，一個知識論上的刑法學思考，二版，五南圖書出版有限公司，2000年3月。
16. 林東茂，刑法綜覽，六版，一品文化出版社，2009年9月。
17. 柯耀程，刑法構成要件解析，三民書局，2010年3月。

- 18.姜皇池，國際海洋法總論，學林文化事業有限公司，2001年9月。
- 19.姜皇池，國際海洋法(上冊)，學林文化事業有限公司，2001年9月。
- 20.姜皇池主持研究，行政院研考會，海洋事務統合法制之研究第一冊，2009年12月。
- 21.許慶雄、李明峻合著，現代國際法，初版，元照出版有限公司，2001年5月。
- 22.陳志龍，法益與刑事立法，三版，國立台灣大學法學叢書(六一)，1997年。
- 23.陳荔彤，海洋法論，初版，元照出版有限公司，2002年7月。
- 24.陳荔彤，台灣主體論，元照出版有限公司，2002年4月。
- 25.陳煥生、劉秉鈞編，刑法分則實用，三版，2012年9月。
- 26.黃異，國際海洋法，渤海堂文化公司，1997年3月。
- 27.黃異，海洋秩序與國際法，一版，學林文化事業有限公司，2000年3月。
- 28.黃榮堅，刑法問題與利益思考，初版，元照出版有限公司，1999年9月。
- 29.靳宗立，刑法各論I，集義閣出版社，2011年9月。
- 30.劉村譯，北歐海盜史，北京商務印書館，1994年3月。
- 31.廖月娟譯，大崩壞，時報出版，2006年1月。
- 32.蔡墩銘，中國刑法精義，九版，漢林出版社，1997年9月。
- 33.蔡墩銘，刑法各論，四版，三民書局，2001年10月。
- 34.盧映潔，刑法分則新論，四版，新學林出版股份有限公司，2011年9月。
- 35.魏靜芬、徐克銘著，國際海洋法與海域執法，初版，神州圖書出版公司，2001年6月。

(二)期刊

1. 王冠雄、戴宗翰，由區域合作之觀點探討防制海盜行為，航運季刊第11卷第4期，2002年12月。
2. 王冠雄，海盜、武裝劫掠或恐怖份子？—海洋法律的檢視，海洋事務論叢，第1期，2006年7月。

3. 方信雄，如何有效處理海盜問題，海員月刊 601 期，2003 年 11 月。
4. 甘添貴，空中劫機與海上行劫，台灣本土法學，第 47 期，2003 年。
5. 朱石炎，論海盜罪，法令月刊，第 42 卷第 10 期，1991 年 10 月。
6. 林則熒，海盜罪修正草案之研究，中律會訊雜誌，2004 年 8 月。
7. 周成瑜，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，1997 年 1 月。
8. 周成瑜，建議修正刑法第三百三十三條之評估報告，月旦法學雜誌，第 67 期，2000 年 12 月。
9. 陳荔彤論萬國公罪海盜罪之修法研議，臺灣海洋法學報第 4 卷第 1 期，2005 年。
10. 陳彥宏、陳護元，如何防制海盜攻擊船舶之研究，第 1 屆海峽兩岸航運科技學術研討會，2002 年 5 月。
11. 黃忠成，海盜罪之共犯型態，軍法專刊，第 44 卷第 5 期，1998 年 5 月。
12. 黃榮堅，論海盜罪的犯罪構成要件，軍法專刊，第 38 卷第 1 期，1992 年 1 月。
13. 靳宗立，海盜罪在立法上之檢討，法令月刊，第 59 卷第 8 期，2008 年 8 月。
14. 覃珠堅，「中國海盜犯罪的刑法適用」，福建省公安高等專科學校學報，第 15 卷第 2 期，2001 年 3 月。
15. 趙秉志，「論中國遏止恐怖犯罪活動的法治對策」，刑法評論第 7 卷，2005 年 6 月。
16. 蔡墩銘，論兩岸刑事司法互助，法令月刊，第 42 卷第 11 期，1991 年 11 月。
17. 鄭正忠，論劫機犯之庇護、引渡與遣返，刑事法雜誌，第 39 卷第 6 期，1995 年 12 月。

(三) 論文

1. 丁志元，我國海上執法制度之研究，海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，2002 年。

2. 王慕義，國際法上有關戰爭罪、違反人道罪及種族滅絕之管轄，東吳大學法律學系研究所碩士論文，2010年。
3. 李仲景，從國際海盜行為規範探討我國刑法海盜罪之修正，東海大學法律學系研究所碩士論文，2004年。
4. 李仁喜，海事刑罰與經濟分析，海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2005年。
5. 呂振民，由國際法論我國對海盜犯罪行為之防制，海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2007年。
6. 汪毓璋，海事安全脈絡下打擊海盜與海上恐怖主義之研究，第5屆「恐怖主義與國家安全」學術暨實務研討會論文，2009年。
7. 林志勇，從法制面論兩岸海盜犯罪及其防制，海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2003年。
8. 林泰和，海上恐怖主義與海盜：形成條件與互動模式第5屆「恐怖主義與國家安全」學術暨實務研討會論文，2009年。
9. 林欽隆，國際海盜威脅與臺灣海事安全之探討，第16屆水上警察學術研討會論文，2009年。
10. 陳衍廷，由國際法對防制海盜行為之理論與實踐論我國海盜罪之修正，海洋大學海洋法律研究所碩士論文，2007年。
11. 陳護元，全球海上船舶遭遇海盜行為與持械槍劫之研究，中央警察大學海上警察研究所碩士論文，2001年。
12. 陳彥宏、陳淑玲合著，海盜現狀與防治作為分析，第17屆水上警察暨兩岸海上執法學術研討會論文，2010年。
13. 黃淑芳，國際法上海盜行為之研究-兼論南海海盜問題，政治大學外交學系研究所碩士論文，1999年。
14. 曾文正，國際法關於海盜行為規定之研究，海洋大學海洋法律研究所碩士論文，1993年6月。
15. 趙國材，論洛克比空難案所涉之國際法問題，第5屆「恐怖主義與國家安全」學術暨實務研討會論文，2009年。
16. 蔡裕明，索馬利亞海盜與國際社會反海盜作為-兼論中國反海盜政策，第6屆「恐怖主義與國家安全」學術暨實務研討會論文，2010年。

17. 蔡萬助、陳冠宇，海盜治理與亞丁灣海上安全合作機制，第 5 屆「恐怖主義與國家安全」學術暨實務研討會論文，2009 年。
18. 鄭吉雄，預防並制止危及船舶的海盜行為和武裝搶劫規定概述，臺船季刊第 138 期，2008 年 6 月。
19. 戴宗翰，由國際法論海盜行為防制之研究-兼論亞太區域合作之模式，中國文化大學政治學研究所碩士學位論文，2002 年 6 月。
20. 顏淑如，海洋法與航空法對劫機行為規範之研究，海洋大學海洋法律研究所碩士學位論文，1995 年 6 月。
21. 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 6 屆「恐怖主義與國家安全」學術暨實務研討會論文，2010 年。

二、英文部分

(一)書籍

1. Alfred, P. Rubin. The Law of Piracy, University Press of the Pacific,2006.
2. Barry Dubner, The Law of International Sea Piracy, The Hague: Marinus Nijhoff Publishers,1980.
3. Ryan, Nick, Crime Waves, Geographical ,May 2000,Vol.72, Issue5.
4. David Delison Hebb,Piracy and the English Government,1616-1642, Aldershot:Solar Press,1994.
5. David Freestone, Richard Barnes & David Ong, The law of the sea, Oxford university,2006.
6. R .R .Churchill and A.V. Lowe, The law of the sea, 3rd edition, Manchester University Press,1999.
7. Shicun Wu and Keyuan Zou, Maritime Security in the South China sea, Ashgate,2010.
8. Stefan Eklöf, Pirates in Paradise: A Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders, NIAS Press,2006.

9. Yvonne M. Dutton, Bring Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction for the International Criminal Court, Chicago Journal of International law, 2010.

(二)期刊

10. Alfred P. Rubin, “Is Piracy Illegal?”, American Journal of International Law, Vol.70,1976.
11. Barry Hart Dubner, Piracy in Contemporary National and International Law”, California Western International law Journal, Vol.21,1990.
12. Boulton, J. W. “The law of piracy”, The Indian Year Book of International Affairs,1989.
13. Chalk, Peter “Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia”, Studies in Conflict & Terrorism, Vol.21,1998.
14. Eric, Ellen.“Contemporary Piracy”, California Western International Law Journal, Vol.21,1990.
15. Ethan A. Nadelmann,“ Global Prohibition Regimes : The Evolution of Norms in International Society ”,International Organization, Vol.44 , 1990.
16. League of Nations Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law, Questionnaire No.6: Piracy, American Journal of International Law, Vol.20,1926.
17. Noyes, John E.“ An Introduction to the International Law of Piracy”, California Western International Law Journal, Vol.21,1990.
18. P. W. Birnie, “Piracy: Past, Present and Future, ”Marine Policy, Vol.11,1987.