

海上恐怖主義與海盜： 形成條件與互動模式

林 泰 和[※]

目 次

- | | |
|----------------------|------------------|
| 壹、海上恐怖主義與海道的發展趨勢 | 八、海洋傳統與文化的接受性 |
| 貳、海上恐怖主義與海盜形成之條件 | 九、具有魅力與有效的領導 |
| 一、海上恐怖主義與海盜的定義 | 十、國家的支持與政治環境允許 |
| 二、法律與管轄權的缺失 | 十一、獲取報酬的機會 |
| 三、地緣的必要性與優良的地緣
條件 | 參、恐怖份子與犯罪份子的互動形式 |
| 四、衝突與失序 | 一、合作 |
| 五、不適當的安全措施 | 二、融合 |
| 六、法律執行經費不足 | 三、轉型 |
| 七、安全的基地區域 | 肆、對我國的影響與回應 |

摘 要

相對於陸地，海洋佔地表總面積約十分之七，面積遼闊，而且不像陸地般被主權國家所精確分割與治理。因此在全球寬廣的海域的使用上，除了海洋資源的開發、一般的海上貿易、貨物與人員航運之外；也提供了恐怖分子與犯罪組織的非法活動空間。加上全球化的浪潮席捲之下，全球貿易量逐步擴大，觀光旅行的便捷，更容易使海洋成為最佳的犯罪場域。目前全世界的貿易，百分之九十以上皆透過海上運輸。在此背景之下，海上的犯罪行為除了傳統的海盜之外，還包含具有政治動機的海上恐怖主義。本文試圖釐清恐怖份子為是否與為何與海盜或其他海上犯罪行為合作，若有，其模式為何。在此研究問題之下，嘗試分析探討促成海上恐怖主義與海盜的條件為何？這些條件有異同之處？為何會有這些異同？其次討論兩者的結合關係（單純合作，建立伙伴關係或從恐怖份子變成海盜）以及哪些因素形成這些合作關係。

關鍵字：海上恐怖主義、海盜、組織犯罪

壹、海上恐怖主義與海道的發展趨勢

二十一世紀之前，海上恐怖主義的行為非常罕見，最經典的案例是1984年9月，巴勒斯坦解放組織的法塔派系（Fatah's 17）挾持了義大利「阿契利拉羅號」遊輪（Achille Lauro），而且完全把空中劫機的標準作業程序，轉移到海上：恐怖分子混雜在乘客之中，猶太人與以色列人成爲人質、要求與以色列當局談判、主動尋找與通知媒體。巴勒斯坦的「阿布尼達組織」（Abu Nidal organization, ANO）在1988年也宣稱犯下共有九人喪生的希臘遊船「伯魯斯城市號」（City of Poros）爆炸案。

二十一世紀開始不久，2000年2月，「摩洛伊斯蘭解放陣線」（Moro Islamic Liberation Front, MILF）針對菲律賓外海的Our Lady Mediatrix渡輪發動炸彈攻擊，造成四十名船員死亡，而該渡輪也因此正式除役（Chaliand and Blin 2007：352-353）。「塔米爾之虎」（Liberation Tigers of Tamil Eelam, LTTE）在2000年10月23日成功執行一項海上攻擊行動，四艘載滿炸藥的裝甲小艇進入斯里蘭卡Trincomalee海軍基地，摧毀一艘艦艇同時對另外一艘造成損害，共造成包含犯罪者在內的二十四名人員死亡。令全球震驚的海上恐怖攻擊事件則是2000年10月基地（al-Qaeda）組織成員攻擊並幾乎擊沉了停泊在亞丁灣（Aden harbor）的美國海軍勃克級（Arleigh Burke-class）驅逐艦柯爾號（USS Cole），造成十七名水兵死亡與三十九人受傷。原本應該保護航空母艦戰鬥群的先進美軍驅逐艦，被一艘由兩人駕駛的小艇攻擊，而竟然毫無自我防護的能力。此起事件的執行者是「亞丁阿比楊伊斯蘭軍團」（Islamic Army of Aden-Abyan），一個與基地組織有密切關係的團體。對柯爾號的攻擊並非這個組織第一次的嘗試。早在1998年「亞丁阿比楊伊斯蘭軍團」就曾經想計畫攻擊美軍的「弗農山」（USS Mount Vernon）號軍艦。到了2000年1月3日，正式發動攻擊，不過因爲炸藥超載的關係，用於攻擊的船隻在幾分鐘內即沉沒（Chaliand and Blin 2007：354）。

兩年後的2002年10月在法國註冊油輪林堡號（Limburg）油輪在葉門外海亞丁灣同樣遭到「亞丁阿比楊伊斯蘭軍團」成員類似的攻擊，造成大量原油外洩，葉門政府付出慘痛的生態與經濟代價。史上最嚴重的海上恐怖攻擊事件發生在2004年2月，一萬噸排水量的「超級14號渡輪」（Super Ferry 14），造成六十三人立即死亡，七百十七人跳海求生，其中五十三人死亡或失蹤，一般據信已死亡，堪稱爲「海上的九一一事件」。而學術界近來已開始討論有關恐怖分子在港口的貨櫃輪引爆核子彈的可能性，若發生對全球的貨櫃運輸與全球經濟將產生毀滅性的影響（Medalia 2004: 1-3）。

綜合上述事件可以得知，基地組織所帶來的海上恐怖主義威脅，絕對不可等閒視之。因爲基地組織在東南亞與亞丁灣一帶有非常忠誠的盟友，而這兩個區域恰都是海盜出沒最平凡的區域。由其是911之後，空中的飛機可以變爲空對地飛彈，因此船隻的保護特別重要，因爲恐怖分子有可能使用類似的攻擊手法（Chaliand and Blin 2007：354-355）。

近來索馬利亞海盜一連串成功的劫持西方船隻、掠奪其貨物與獲取鉅額贖金的經驗，使得一些恐怖組織論壇開始關切與討論，西方在公海的船舶應可成爲攻擊的目標（ICT 2009: 1）。2009年在亞丁灣（Gulf of Aden）與索瑪莉亞東岸海域一共發生217起海盜攻擊事件，幾乎是2009年111起的兩倍。根據「國際海事組織」（International Maritime Organization, IMO）所屬之「國際海事局」（International Maritime Bureau, IMB）「國際海事局海盜通報中心」（Piracy Reporting Center）的統計，在2009年共有一千零五十

名船員在數十艘被劫持的船舶，被索馬利雅海盜劫持成爲人質，最後經由贖金談判，多數被釋放。而截至今年2010年4月的統計，在今年已經累積了32艘船舶被海盜攻擊，而其中有七次成功。而索馬利亞海盜也已經劫持八艘船舶與一百四十三位船員，正在等待贖金的支付（Ploch et al 2010: 1）。

然而全球水域的海盜問題遠比數據所顯示的更加嚴重。似乎多數船主都不願意將其船舶遭海盜攻擊的事件向有關當局報告。根據「國際海事局」的說法，船主採取這種態度是避免冗長的海事調查、日益提高的保費以及船員要求的額外付（高一中2000：61）。有一些海運及石油公司支付給犯罪集團與組織大筆金錢以確保其商業利益。就海運的經濟重要性而言，30%的全球經濟依賴貿易，且全球的海上貿易佔了99.7%，此一現象應予高度重視（陳頤萱 2005：12）。

但畢竟海盜是一種組織犯罪的行爲，其動機大都爲經濟的利益，只要付出贖金，人質一般都能安全獲釋，殺害人質並非其主要目的，一旦人質被殺害，贖金可能也泡湯（汪毓璋 2009: 155）。¹ 今年（2010）11月，索馬利亞海盜勒贖的得手金額創了新高。海盜取得兩艘船的贖金，一艘南韓籍的油輪和新加坡貨輪，總計付了一千兩百三十萬美元給海盜。經過這次事件以後，將來海盜的胃口恐怕會愈來愈大。據統計，索馬利亞海盜還挾持著至少25艘船（中廣新聞網2010-11-7）。

但恐怖份子不同，政治的動機與訴求才是主要目的，若要求贖金，也可能僅是作爲維持其組織運作的必要資金。2008年9月25日，索馬利亞海盜成功劫持一艘烏克蘭的武裝船（arms ship），其中載有33輛先進的T-72坦克、彈藥與榴彈發射器（grenade launcher），船隻與船員終於五個月後，共付出三千二百萬美元贖金之後被釋放（Hourel 2009）。

如果遭到恐怖份子劫持，除了得到鉅額的資金外，這些武器也極有可能被用於執行恐怖攻擊之用，以遂行其政治目的不過前提是恐怖份子首先必須能夠擁有基本的海洋知識，周遭海域的水文資料與基本的航海知識與駕駛船舶的技術，其後則是使用這些武器的基本知識與技能訓練。如前述，事實上基地組織早在2000年與2002年攻擊了美國軍艦柯爾號與法國林堡號油輪。其實，基地組織對於海洋的使用早有更高的戰略思想與規劃。基地組織的理論家Abu Musab Al-Suri在其專著「全球伊斯蘭抵抗召集」（Global Islamic Resistance Call）指出，基於戰略與經濟的重要性以及西方國家對海上航行安全與商業航海通道的敏感性，因此有鎖定地中海西方船隻攻擊的必要性。Al-Suri指出，西方船隻經常使用的四大航線要衝，應列爲恐怖攻擊的主要目標，此即波斯灣的荷姆茲海峽、埃及的蘇伊士運河、葉門與非洲之角的曼德海的峽（Bab Al-Mandeb）與直布羅陀塔海峽（ICT 2009: 2）。

船舶是國際貿易運輸的主要工具，約有超過百分之八十的全球商業運輸依賴船舶，因此海上運輸對國際貿易的重要性自然不言可喻。相對陸地上的目標能夠有較好的保護，經由中東地區連結全球亞洲與西方重要經濟體能源的運輸路線，非常容易遭受攻擊。全球百分之六十的原油使用約四千艘緩慢且笨重行駛的油輪運送。這些油輪缺乏保護，一旦遭受攻擊也無處閃躲（Altunbulak 2009: 75）。如國單獨或零星油輪在公海被攻擊，或許對全球能源市場的影響不大。但是地理條件的客觀限制，迫使這些油輪必須通過一些戰略咽喉要道（choke points），其中有些航道被擁有海盜能力的恐怖分子環伺。

¹ 索國海盜於2010年11月初在印度洋劫持1艘帆船，船上1名南非白人男子今天因為拒絕下船遭槍殺，應可視爲少數例外（路透社2010-11-8）。

這些海峽與戰略要道通常十分窄小，以至於一艘正在燃燒的油輪以及所散布的油汙能夠阻塞整個航道，使其他船隻無法航行。

若是恐怖分子劫持大型船隻或油輪，航行至上述重要航行通道，擊沉船隻以封鎖航道，對全球經濟將產生重大影響：國際原油價格升高、航道變更所增加的運輸成本、航道與港口的雍塞、海上保險保費增加與可能產生的環境災難。最駭人的情況是類似的攻擊在全球同步進行，其造成的傷害則更加無法想像（Altunbulak 2009: 75-76）。鑒於二十一世紀以來，海上恐怖主義與海盜行為日益猖獗，因此深入了解二者的形成條件，對於進一步分析與解決實際的問題，有其迫切的重要性。

貳、海上恐怖主義與海盜形成之條件²

一、海上恐怖主義與海盜的定義

根據「亞太安全合作理事會」（Council For Security Cooperation in the Asia Pacific, CSCAP）對於海上恐怖主義之定義為，「恐怖份子於海洋環境為特徵的行為或行動，攻擊在海上或港口的船舶或固定平台，或者上面所搭載的乘客或船員，襲擊海岸的設備或建築物，其中也包含旅遊景點、港口或港口城市等」。然而上述定義並沒有說明何謂恐怖主義，以及是否包含攻擊民間的船隻，以及軍方的船艦是否應包含其中？因此「海上恐怖主義研究中心」（Maritime Terrorism Research Center）認為，海上恐怖主義應包含對於船隻（民用或軍用）使用暴力或威脅使用暴力，來對於船隻上的船員或旅客、貨物、港口設施，以遂行其政治行為。再將此定義延伸，更包含使用海上運輸體系進行走私行為，或運載恐怖份子或大規模毀滅性武器進入目標國，海上恐怖主義的動機主要為政治目的，而不單僅是攻擊海上目標或以利益為目標的海盜行為（Maritime Terrorism Research Center 2010）。

而海盜是一種組織犯罪，簡單來說，海盜可以被定義為對海洋的非法破壞（unlawful depredation at sea）。海盜行為是一種低風險而高報酬的行為，而海盜行為的發生基於一個非常重要的理由：有機可乘，或是機會。在歷史上多數的時代與與大部分的地域，海盜行為長久以來皆是被一個有組織的集團（organized gang）所掌控而且被視為一種「生意」。雖然海盜行為不像恐怖主義有政治的動機，但海盜現象充分反映出國家政治的情況、國家的權力與國家的虛弱（Murphy 2007: 10-13）。依照1982年《聯合國海洋法公約》（The United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS），海盜行為的定義為：

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，對下列物件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。

「國際海事組織」身為聯合國的處理船隻安全的專門機構，因此也沿用《聯合國海洋法公約》對海盜的定義。因為《聯合國海洋法公約》禁止海盜行為也採取法律執行的

² 以下論述主要是參考Murphy (2007: 12-18; 46-50)的研究。

行動，不過執法範圍限定在公海上，因此多數案例中，海盜只要從公海航行到缺乏執法裝備或執法裝備不足的領海，即可躲避國際法與國內法的制裁。除此之外，國家通常不願意或避免侵入外國海軍或海岸巡邏隊的管轄範圍，因此海盜經常利用此國家弱點，逃避追緝（Murphy 2007：12）。

在歷史上，海洋從來不是恐怖活動的主要焦點。根據蘭德公司的恐怖主義年表資料庫（RAND Corporation Terrorism Chronology Database）以及恐怖活動資料庫（RAND-MIPT Terrorism Incident Database），近三十年海上恐怖攻擊事件只佔所有恐怖攻擊事件的百分之二（Chalk 2006: 21）。有效率使用海洋執行恐怖行動的團體，其主要動機是行動的必要性（operational necessity）。通常是需要海洋，作為其陸上武力的側翼，或是需要保護海上的補給線。「塔米爾之虎」因需要來自海外的補給，因此需要建立海上的能力，同樣的情況也適用於「自由亞齊運動」（Gerakan Aceh Merdeka, GAM）。缺乏這種必要性的恐怖組織，基本上會放棄建立這種海上的能力（Murphy 2007: 46）。

許多不同條件促使海盜與海上恐怖主義發生與日益猖獗。若沒有這些條件，這兩種型式的犯罪將不至於產生或至少不可能如此猖獗。

表1 海上恐怖主義與海盜形成的條件

海上恐怖主義	海盜
法律與管轄權的缺失	法律與管轄權的缺失
地緣的必要性	優越的地理條件
	衝突與失序
不適當的安全	法律執行經費不足
安全的基地區域	
海洋的傳統	文化的接受性
具有魅力與有效的領導	
國家的支持	政治環境允許
獲取報酬的機會	獲取報酬的機會

資料來源: Martin N. Murphy (2007) : *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*, Adelphi Papers, Vol. 47, No. 388, International Institute for Strategic Studies, p. 9.

二、法律與管轄權的缺失

有些國家認為提供恐怖分子在陸上或領海內的掩護可得到政治利益，例如突尼西亞、利比亞與葉門等國和巴勒斯坦解放組織的關係。而缺乏資源或動機稽查非法團體的弱小國家（weak states），其水域可能提供一個安全的避風港。此外，執法官員在公海（high seas）與專屬經濟海域（exclusive economic zones），登船檢查外國船隻的權力相當有限。恐怖分子可以使用其支持國家的船隻與貨櫃輪隱藏它們的行動。而這種法律的限制在全球核擴散也扮演重要的角色。

對海盜而言，執法機關所面對的法律與司法管轄權的漏洞，使得從事海盜行為的風險大幅降低。其中最大的障礙是，國家主權。通常國家只有在及不願意的情況之下，允許外國的海岸巡邏隊或警察，為了共同的威脅，進入其所控制的海域。《制止危及海上航行安全非法行為公約》（Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, SUA）規定，簽約國必須在國內啟動立法程序，將違反此一公約的行為，列於國內法處罰的項目之中。

但是《制止危及海上航行安全非法行為公約》的主要目標在於起訴，而非預防。換句話說，此一公約的主要精神在確保國家能夠起訴或引渡海盜犯。但此公約的主要限制是無法遏止海洋暴力。因為如果其暴力行為不足以影響海上安全，則不能援引此公約。另外，此公約不能援引適用於國家內部的沿岸水上交通（intra-state coastal traffic），但此一水域正是海盜發生頻繁之處。最後，眾多亞洲地區海盜猖獗的國家尚未成為簽字國。因此，上述種種原因造成《制止危及海上航行安全非法行為公約》至今尚未被援引過（Murphy 2007: 13-14）。

三、地緣的必要性與優良的地緣條件

海上恐怖主義的產生與盛行緣自於地緣的必要性。在大多但非全部的案例中，地緣的因素決定了必須性。尼加拉瓜反抗軍（Nicaraguan Contras）與基地組織（al-Qaeda）並不需要使用海洋，因此對海洋能力的投資遠不如那些海洋對其有重要戰略重要性的團體。例如，斯里蘭卡是一個分割的島嶼，因此斯里蘭卡海軍只要採取封鎖措施，就可限縮塔米爾組織的行動能力。正因如此，「塔米爾之虎」必須發展強大的海上能力與斯里蘭卡海軍抗衡，雖然從來不曾強大到可以擊敗其海軍。這種地緣上的必要性已經使得「塔米爾之虎」的海上分支成為迄今最成功海上顛覆組織。類似的情況，以色列嚴格控制的邊界線，使得巴勒斯坦解放組織成功的發展海上的能力，藉以從黎巴嫩的基地向以色列的海岸進攻。

相對海上恐怖主義因地緣的必要性得以發展茁壯，海盜的產生更是由於許多地緣因素的組合：報酬率高的海域、低風險以及近距離的陸上基地。一般人對於海盜的印象是在公海上，小艇攻擊速度緩慢的商船（蔡明彥 2009: 113）。但事實上，海盜攻擊的地點在歷史上一直都是靠近海岸或是在狹窄的海域，例如加勒比海、地中海、英吉利海峽與南中國海。到目前為止，也都是這種狀況。當代的海盜基本上都是以陸地為基礎，而且集中在一些固定的區域，特別是東南亞、孟加拉灣、索馬利亞與坦尚尼亞、西非海岸（特別是奈幾利亞）、南美洲的部分（巴西水域的聖多斯與里約熱內盧兩港口），通常是狹窄的海域及靠近岸邊的區域（高一中2000：63）。

當船隻在海峽、海灣或河口航行時，船隻通常因為導航或商業的理由，被迫靠近海岸，因此提供海盜極佳的機會。此外，狹窄的海域比上公海更能造成船隻必須擁擠的航行，對海盜而言，這意味著更多目標。最後，狹窄的海域狹窄的海域使船隻必須更緩慢航行，使得容易被登船且難以採取閃避或加速逃離的保護措施。

四、衝突與失序

國家的衝突與失序是海盜行為產生的獨特原因；較少出現在海上恐怖主義的形成條件中。海盜或其他的海上犯罪行為基本的問題都源自於陸上，例如內戰與其後果、缺乏執法的機構與權威、民不聊生的狀況。這些因素加總起來，迫使民眾去從事犯罪行為。黎巴嫩在1975年到1990年內戰期間，成為犯罪活動的避風港而其港口則淪為贓物如貨櫃的避風港而被竊的船隻也在此修復。而索馬利亞自從獨裁者巴瑞（Siad Barre）在1991年被罷黜後，整個國家淪為殺戮戰場，也因此形成日益嚴重的海盜問題（高一中2000：63）。

五、不適當的安全措施

是否能有效打擊恐怖團體，經常取決於國家是否有決心採取有強而有力的安全措施。塔米爾海上之虎（Sea Tigers, 'Kadal Puli' in Tamil）幾乎可以與斯里蘭卡海軍打成平手。相反的，巴勒斯坦顛覆組織，由其是法塔，在1982年之前雖然有非常精良的海上能力，而且直到1985年都能成功的運作。但是隨著1982年在黎巴嫩的基地被以色列移除之後，加上「以色列防衛軍」（Israel Defense Forces, IDF）的努力之下，以色列已經完全成功的控制其與黎巴嫩交接的海域而且有效的大幅降低對其海岸區的攻擊並且對巴勒斯坦組織在海上的後勤活動加以大幅限縮。

而在東南亞，「自由亞齊運動」、「阿布薩耶夫集團」、「摩洛伊斯蘭解放陣線」（Moro Islamic Liberation Front, MILF）、「伊斯蘭祈禱團」（Jemaah Islamiah）等這些需要來自海上補給的顛覆團體，則受益於印尼與菲律賓政府對海洋安全的欠缺投資，還有附近幾個國家缺乏海上的安全合作。

六、法律執行經費不足

國家對於警察、海岸巡邏隊與海軍無法提供足夠的資金與訓練，使得海盜肆無忌憚的活動。許多國家無法支付人員、裝備與組織再造的經費，用以對抗海盜問題。或是，國家將資源轉到其他的優先項目上，例如印尼。

海上的法律執行（law enforcement at sea）所費不貲，因為海域十分遼闊。執法須要用到的船隻需有精良的配備、雷達、通訊設備與熟知周遭海域及天氣訓練的執法人員。此外尚需要岸基的指揮管制設備，以取得船隻與貨櫃移動的可靠資訊及海盜相關的情資。為了有效執法，海上搜尋與攔截也需要空中的偵查，必要時，更要佈署警力與海軍陸戰隊。

對許多國家來說，如此高規格的安全措施無法永續執行。1992年，印尼、馬來西亞與新加坡共同採用並執行針對麻六甲海峽（Malacca Strait）的積極性巡邏措施，使得海盜活動幾乎銷聲滅跡。即使獲得成功，六年之後此一政策被迫放棄，因為執行費用太過昂貴龐大，亞洲金融危機之後，這種情況更是雪上加霜（高一中2000：62）。911事件之後，情況不斷惡化，因為焦點被集中在陸上的安全措施，使得菲律賓與印尼等國家花費在海上的資源更少。

七、安全的基地區域

所有的恐怖組織或顛覆團體都需要一個能夠提供計畫、休息、後勤與訓練的安全基地。道理很清楚，因為人無法永遠在海上生活也必須依賴在陸上建造可以信賴的船隻，以執行攻擊行動。因此在海上活動的恐怖組織其實比其陸上的「同僚」更迫切需要路上的基地。1970年代與1980年代初，巴勒斯坦顛覆組織在黎巴嫩沿岸有需多工廠與基地，最主要集中在北部的第里波里（Tripoli）。當以色列在1982年入侵黎巴嫩及驅散巴解組織之後，利比亞即成為恐怖組織最近的海上基地，更遠的基地甚至到達突尼西亞與阿爾及利亞。這些情勢發展都在在限縮了巴勒斯坦組織的海上能力同時也降低其海上的行動。

話雖如此，一個組織的決心當然也影響如何處理重建被摧毀的基地。2004年南亞海嘯摧毀了「自由亞齊運動」的基地，迫使組織完全停止關閉所有的活動。但是塔米爾海上之虎雖然在海嘯中損失了超過兩千名人員加上船隻與設備，但是仍能迅速替換損失的

裝備而能重新開始活動。

八、海洋傳統與文化的接受性

要想在被掩護的港口水域之外行動，一個恐怖分子必須要擁有海洋技能的訓練或是有能力借用航海社群（maritime community）的支持或技術（Chaliand and Blin 2007：353）。在1960年代，巴勒斯坦的顛覆組織開始從事海上的攻擊行動以來，就一直向走私集團學習與合作。近來，他們把用於走私的船舶藏在加薩走廊的漁船隊中，若無當地漁民的合作，這幾乎是不可能。「阿布薩耶夫集團」多數成員與徒眾，不管其派系，都是擁有強悍及數世紀航海歷史傳統的伊斯蘭家族。他們幾乎都屬於菲律賓蘇祿島（Sulu）的陶蘇格人（Tausug）。他們對於海洋領域的深刻了解使其具備發動恐怖活動的強大能力。除此之外，「阿布薩耶夫集團」也擁有可用於海上的各種裝備，包含水上快艇、衛星與行動電話（黃文啓2006：13；Murphy 2007：49）。

「塔米爾海上之虎」的海上能力同樣是根源於當地航海社群的知識，由其是賈夫納半島（Jaffna）的Valvettiturai小鎮，而當地有非常具有傳統的走私中心。當地的漁民、走私犯與塔米爾戰士已經有密切的聯結，而塔米爾之虎的創始人Vulupillai Prabhakaran則是成長在這個村落。因此在這個脈絡之下，可以觀察到海盜與海上恐怖主義長期存在的關係。這種行況在東南亞非常普遍，但是也存在於斯里蘭卡。這些團體為了政治的目的，使用恐怖主義的手段，「摩洛伊斯蘭解放陣線」（Moro Islamic Liberation Front, MILF）、「莫洛民族解放陣線」（Moro National Liberation Front, MNLF）、「阿布薩耶夫集團」、「自由亞齊運動」與「塔米爾海上之虎」都在在展現了海盜的行為，劫持人質，勒索錢財與偷竊船舶。

而就海盜行為而言，文化的接受性對其能夠持續發展是一個長期被忽略的因素。而貿易的型態通常是一種決定文化接受性的因素。例如海盜在東南亞的接受性就比西非還高，因為幾世紀以來豐富有的貨物一直經由東南亞的群島作為轉運航道，這對海盜來說是一種機會而且是當地環境永久的特色之一，但是非洲及無此特色。此外，海盜經常以家族或氏族為基礎運作，例如在印尼的廖內—林加（Riau-Lingga）群島已經有好幾個世代的海盜傳統。

九、具有魅力與有效的領導

有遠見解具有決心的領導人，通常能夠克服許多困難。基地組織發跡於沙烏地阿拉伯及阿富汗等充滿沙漠與高山的地理環境。因此並無在海上發動攻擊的迫切需要而且更沒有海洋經驗與海洋的傳統。但是基地組織仍然於2000年1月攻擊並且幾乎擊沉了停泊美國海軍驅逐艦柯爾號。繼而在兩年後的2002年10月在葉門亞丁灣外海攻擊法國油輪林堡號油輪。這兩起成功的攻擊事件可以歸功於基地組織的優秀組織能力與其主要海洋戰略家納許里（Abd al-Rahim al-Nahsiri）。

十、國家的支持與政治環境允許

就海上恐怖主義而言，透過提供武器或基地或兩者，國家的支持可以彌補恐怖組織的弱點或能力的落差，使其可以進行規模較大的攻擊行動。尼加拉瓜反抗軍如果沒有美國的幫助，行動成功的可能性是一半一半。但是若無美國的協助，反抗軍則絕對無法進行海上行動，例如在尼加拉瓜的主要港口佈雷。巴勒斯坦解放組織長期接受各種不同來

源的協助，包含前蘇聯、捷克斯洛伐克共和國、南斯拉夫與阿拉伯國家。雖然巴解長期以來擁有才華橫溢的海洋指揮官，但若無外在的協助，是否能夠順利進行海上的攻擊行動，仍是值得懷疑。巴勒斯坦的海上活動一直壓迫以色列直到1982年以色列入侵黎巴嫩並關閉巴解在當地的基地。而真主黨（Hizbullah）的情況則是接受伊朗提供的先進反艦飛彈以及相關的技術人員以維持武器的正成運作。巴勒斯坦的哈瑪斯組織在2000年11月7日也曾策劃以自殺炸彈客駕駛船艇攻擊以色列海岸目標的行動，但因接近以色列海域時提前引爆，未能成功（Chaliand and Blin 2007：353）。

向較於海上恐怖組織，受到國家的正面支持；海盜行為則是緣於國家負面的政治影響。海盜行為之所以猖獗是因為法律執行的寬鬆與怠慢。而這種寬鬆與怠慢通常是國家弱化（state weakness）的後果。在一個缺乏霸權區域中，通常會缺法廣泛的堅強意願來打擊海盜，這也是海盜出沒的基本背景。

如果在國家中或周遭海域充滿對海盜有利的政治環境，通常發生的原因不外乎是區域或全國性的政治腐敗或是法律執行經費嚴重不足，或是兩者並存。當警察薪資過低，就容易與犯罪組織合作，謀求生計。許多海盜需要一個良好的犯罪基礎設施，以提供情報與裝備，藉以處理贓物，甚至整個貨櫃。而這種基礎設施有時候和貪腐的警察執法機關相互勾結。在印尼，海盜問題已經是長久的積弊。而有關印尼警方與海軍亦牽扯在內的傳聞也甚囂塵上，但中央政府毫不關心。印尼巴淡島（Batam）附近Belakang Padang靠近新加坡的水域，海盜的身分在地方上是眾人皆知，但是警方對於逮捕他們始終興趣缺缺。更驚人的是，這些警力有時非但容忍這些犯罪行為，甚至成為海盜的共犯甚至保鏢。

海盜在今日仍持續在世界各特定區域虐，相較於八十年前左右，當時海盜在全球幾乎絕跡，因為英國皇家的勢力無所不在且對海盜行為採取積極強硬的做法。冷戰後超級強權在東南亞海上兵力的縮減，導致美國與俄羅斯在本地區的活動大幅減少，其原先對於在該區活動的海盜所造成的嚇阻作用也因此消失殆盡（高一中2000：62）。

十一、獲取報酬的機會

根據「經濟合作暨發展組織」（Organization for Economic and Development, OECD）的觀察，海盜行為是一種高獲利的投資。根據英國犯罪學家Jon Vagg在1991-1992年針對83起發生在印尼水域海盜事件的研究，在至少30%的案例中，海盜平均得手均超過一千元，即使平分給個別成員，在一個每年平均所得約638美元的國家，這個報酬相當高。瑞典學者Stefan Eklöf估計，在1997年麻六甲海峽海域平均每一個海盜在每一次攻擊中可得手五百到七百美元（Murphy 2007：17）。但最近海盜攻擊國際油輪的次數降低，可能是因為和十年前相比，目前大型船隻很少攜帶大量現金，而這也是針對海盜攻擊船上保險櫃的回應。此外，偷取現金的海盜也可能變賣從船員或船上可以帶走的任何有價值的物件，然後轉賣。蘭德公司（RAND）學者Peter Chalke估計，若加上這些財務，海盜每次攻擊得手的金和大約為一萬美元，而海洋政策專家Mark Valencia則評估大約在五千到一萬五美元之間（Murphy 2007: 18）。

除了上述比較結構性與深層的條件之外，岸巡不足、過多的目標、軍艦與商船船員日漸減少加上港口的安檢不似機場如此嚴格。事實上，陸上與空中的反恐措施，迫使恐怖分子選擇下列場所發動大規模的攻擊－在艦艇舷側或錨定時、天然氣及石油載具和港埠、石化設施、巡邏艦艇或油輪，以及海上度假勝地等（陳頤萱 2005：13）。就海盜行

為而言，目前所有跡象皆顯示，全球海盜活動將日益增加，而助長海盜活動的因素尚有：海盜攻擊的目標不虞匱乏、海上監視行為付諸闕如以及地方官員的腐敗，起碼在東南亞是這種情況（高一中2000：66）。

參、恐怖份子與犯罪份子的互動形式

整體來說，雖然犯罪份子與恐怖份子的目標不盡相同，但有時也會有共同互動或合作的理由。恐怖份子或顛覆份子通常基於必要性，通常是經濟或財政的必要性，必須採取犯罪的手段。在以往，恐怖組織與團體有國家在背後撐腰，因此不必採取犯罪的手段來籌措資金，但冷戰結束後，國家的提供的資金短絀，因此必須基於財政獨立的原因，不得不鋌而走險，本身從事犯罪的行為或與組織犯罪集團合作，藉以用犯罪的所得，作為其資金的來源。

哥倫比亞的「哥倫比亞革命軍」（Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia - FARC, Revolutionary Armed Forces of Colombia）、緬甸的「佤邦聯合軍」（United Wa State Army, UWSA）、阿富汗的基地組織與神學士政權也以其他方式與犯罪集團合作，上述這些合作關係大都與毒品交易有關且大部分是基於上述四個理由（Murphy 2007: 77）。而「塔米爾之虎」的海上分支（LTTE's Sea Tiger）與位於緬甸及印度東北方的阿拉干族（Arakanese）的走私集團合作，替軍火商人運送補給與協助人蛇集團。在過去數十年間，恐怖組織以人蛇集團走私人口的路線，經由地中海將組織特工運往歐洲以及向走私集團與偽造集團購買軍火與證件。在菲律賓，「摩洛伊斯蘭解放陣線」（Moro Islamic Liberation Front, MILF）與「阿布薩耶夫集團」（Abu Sayyaf Group, ASG）³與專門綁架人質獲取贖金的「五角大廈」集團（pentagon gang）都有密切關係（Murphy 2007: 77）。

在某些情況，恐怖分子與犯罪份子的互動關係比一般基於偶而發生的合作及知識分享更緊密。而恐怖分子更有可能與犯罪份子融合或轉型為犯罪份子。

表二 恐怖分子與犯罪份子：合作、融合、轉型

互動的型態	定義
合作（cooperation）	各種不同互利的接觸，包含武器、文件與安全據點的提供及技術、情報或其他勞務的交流。
融合（convergence）	恐怖分子與犯罪份子形成一種夥伴關係，共同開發利用中、短期的犯罪機會，以互利為目的而不放棄彼此的基本身分與特性。
轉型（transformation）	恐怖分子逐漸自我適應，以至於本身可以不靠外力協助，獨立從事犯罪行為。

資料來源：Martin N. Murphy (2007): *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism*, Adelphi Papers, Vol. 47, No. 388, International Institute for Strategic Studies, pp. 78.

阿富汗的基地組織、神學士與毒品販運組織的關係，有時就相當接近完全的融合，

³ 「阿布薩耶夫集團」原名為「聖戰士突擊隊自由鬥士」（Mujahideen Commando Freedom Freighters, MCFF）。由漢哈拉尼(Ustadz Abdurajak Janjalani)於1990年在菲律賓所創之伊斯蘭地下武裝團體。其名稱真正的意義為「劍士之父」(Father of the Swordsman)，為紀念阿富汗反抗軍領袖「阿布杜拉蘇爾薩耶夫」(Abdul Rasul Sayyaf)，並非一般「持劍者」的譯法。請參閱黃文啟(2006: 7-8)

而「哥倫比亞革命軍」則已完全轉型為犯罪集團，背離其原本顛覆的目標。

而針對恐怖分子與海盜的互動關係，學術上的探討呈現兩極，有學者主張兩者沒有聯結，因找不到具體直接的證據且在海上執行恐怖攻擊須克服許多技術性的困難；亦有學者主張兩者有連結，因為仍有一些零星的證據支持此一關係（汪毓璋 2009: 155-156）。但汪毓璋舉例指出，恐怖分子與海盜互動的共同領域增多，因為兩者可共用同樣的技術與資源，而且兩者恐怖組織可延用犯罪集團的固有網絡。再者，近來犯罪團體意識形態的訴求，漸趨濃厚。而且恐怖主義因為財政獨立的理由，需要採取犯罪手段（汪毓璋2009: 155-158）。

其中與基地組織相關的「年輕聖戰士」（Al-Shabaab al-Mujahideen）據傳使用海盜的手段，募集資金。若此資料為真，但仍無直接證據顯示，此等海盜的技術與航海的資訊與船舶的情報，是由海盜傳授或是海盜與之分享。其次，沙烏地阿拉伯人席赫里（al Sufian al-Azdi），鼓勵索馬利亞海盜攻擊亞丁灣海域的西方航行船隻，也是止於口頭呼籲的層次，也尚無此類具體攻擊案例。至於2002年菲律賓海盜將所劫持人質交給「阿布薩耶夫集團」，而持續與菲國官方談判的例子，的確可以證明兩者之間確有某種連結或甚至合作的關係，若是合作關係，又是屬於哪一種：偶發性的合作、中長期夥伴關係或是轉型。而英國人錢德勒（Chandler）的例子，僅是懷疑可能被索馬利亞海盜轉賣給國際恐怖分子。而畢竟此一事件僅限於「懷疑」階段，並無直接證據，但若有，則可證明索國海盜的確與恐怖組織至少有偶發性的合作關係。

一、合作

本文所定義的合作是恐怖分子與組織犯罪的各種不同互利的接觸，包含武器、文件與安全據點的提供及技術、情報或其他勞務的交流。從觀察毒品販運的行為中，Mark Kleiman（2004: 2-7）列出四種恐怖份子與犯罪份子合作的原因：1）金錢因素2）在毒品種植的國家製造騷動與不安，藉此運送毒品3）製造一種氛圍，使得行賄可以被接受且恐嚇不至遭受反對4）為其兩者獨立或共同的行動，提供掩護與基礎設施。除了毒品交易之外，有許多恐怖分子與組織犯罪合作的例子。其中最典型的例子是愛爾蘭共和軍與「哥倫比亞革命軍」的合作。前者提供後者一些在愛爾蘭有過實戰經驗的軍火炸藥，是基於一種特定目的之聯盟方式。而根國際刑警組織秘書長Ronald Nobel認為，最近急速發展的智慧財產權犯罪（Intellectual Property Crime, IPC），已逐漸成為恐怖分子犯罪的手段之一（Sanderson 2004: 54）。

海盜行為代表一個伊斯蘭恐怖組織與犯罪組織可以合流並能造成全球軍事與經濟安全嚴重後果的領域（Sanderson 2004: 54）。在1960年代，巴勒斯坦的顛覆組織開始從事海上的攻擊行動以來，就一直向走私集團學習與合作。近來，他們把用於走私的船舶藏在加薩走廊的漁船隊中，若無當地漁民的合作，這幾乎是不可能（Murphy 2007: 49）。

二、融合

學者Murphy（2007: 40）指出，關於海盜可能傳授恐怖份子如何劫持船舶或顛覆貿易活動的技巧，雖然毫無根據。但是數十年來，恐怖份子資助方式的改變，使得恐怖份子（顛覆團體）與組織犯罪間的網絡，有形成融合的跡象，因此造成恐怖團體與海盜之間潛在性的間接連結。由恐怖組織在相關水域所從事的海盜活動，可能誤導情治單位追查恐怖組織的方向。事實上，已經有一些使用恐怖主義為手段的顛覆團體，例如「塔米

爾之虎」、「自由亞齊運動」以及「阿布薩耶夫集團」都曾使用海盜的行爲籌集資金，進而干擾誤導執法單位。儘管鮮爲人知，「阿布薩耶夫集團」第一次任務即是海上行動，1991年8月10日，它們在菲律賓三寶顏市隊一艘名爲「道洛斯」(Doulous)的外籍傳教船發動炸彈攻擊，造成兩名基督教傳教士喪生。「道洛斯」攻擊事件具有重大意涵，證明「阿布薩耶夫集團」具有海上攻擊的能力(黃文啓 2006: 10; Sanderson 2004: 51-52)。

在東南亞地區，因爲海盜出沒頻繁，已使恐怖分子認爲這是從事海上恐怖活動的最佳掩護。而且，恐怖分子可使用海盜竊奪船隻的方法，以炸毀船隻或撞毀其他船隻或港口設施的方式，散播恐懼。安全專家因此認爲，東南亞地區的海盜活動與恐怖主義之間的界線已經模糊(黃文啓 2006: 5)。

三、轉 型

由恐怖組織變成犯罪集團可能有三種原因。第一，恐怖組織認爲其政治目標已經不太可能實現，因此失望。第二、恐怖組織漸漸喜歡上「賺錢」的活動，而將政治鬥爭放在次要位置。第三、經由政治協議的達成，恐怖分子已經獲取他們想得到的東西。因此當部分成員因此回歸正常生活時，一部分成員或是因爲刺激或是潛在的巨大利益，仍將持續犯罪的行爲。「臨時愛爾蘭共和軍」(Provisional Irish Republican Army, IPRA)就是一個例子。儘管1998伯爾發斯特(Belfast Agreement)和平協議的達成後，「臨時愛爾蘭共和軍」的犯罪活動不但沒有停止，反而將之前爲了籌措資金所發展出的犯罪技巧，如今用來中飽私囊，增加個人的財富(Williams 2008: 143)。另外一種可能性是，組織創立者或第一代領導人死亡，而後繼者缺乏意識形態的熱情，遂逐漸淪爲犯罪組織。「阿布薩耶夫集團」第一代領導人漢哈拉尼於1998年被菲律賓國家警察與武裝部隊於巴西蘭島拉米頓(Lamitan)擊斃後，造成嚴重的組織領導真空，其弟雖卡達非漢哈拉尼(Khadaffi Janjalani)雖繼位，成爲新首領，但此時早已失去組織與宗教的凝聚力，多數徒眾轉而以土匪、海盜或綁架等犯罪行爲謀生(黃文啓 2006: 11)。

同樣的也存在犯罪集團轉型成爲恐怖組織的可能性。犯罪組織也可能逐漸政治化並以極端的方式，將目標從原來以犯罪行爲取財變成以恐怖主義爲手段意圖改變政治或政策。在此時，政治的訴求超過經濟利益的考慮。即使此時組織仍從事犯罪的行爲，但此時取財的目的主要是爲了資助政治的目標。最典型的例子莫過於牽涉2004年馬德里爆炸案的大麻集團。乍看之下，會以爲爆炸案是恐怖分子與犯罪集團的密切合作。但仔細檢視，其實是一個由犯罪組織變成恐怖組織的案例(Williams 2008: 143)。

肆、對我國的影響與回應

台灣四面環海，並扼控西太平洋海域的數條重要航道，任何來自區域內的傳統或非傳統安全威脅所造成的影響，都可能會波及台灣(沈明室，林文隆2008: 155)。我國目前雖然並非國際恐怖主義攻擊的目標，因此受到海上恐怖主義攻擊的可能性十分微小。即使如此，我國自2005年開始，不斷的有漁船在索馬利亞海域遭受劫持，包含2005年的忠義號等三艘漁船與豐榮16號，2007年的慶豐華168號以及2009年的穩發161號漁船。其中忠義號等三艘漁船每艘已付出15-17萬美元贖金；豐榮號付出15萬美元；慶豐華號則是20萬美元(公視2009)。今年2010年4月1日我國琉球籍台灣漁船「日春財68號」及「瑞滿發號」於距索馬利亞395海浬之西印度洋海域遭索馬利亞國海盜侵襲。「日春財68號」不幸遭劫持，「瑞滿發號」則及時逃脫。

沈明室與林文隆（2008: 170-172）認為未來我國海上安全與海上反恐精進作為可涵蓋：一、強化海域執法功能；二、充實海上巡防人員、艦艇，提昇海上執法能量。三、健全海域交通秩序與管理；四、推動強化海域航行安全資訊提供與設施強化；五、提昇海事安全服務；六、整合海難搜救資源；七、強化不同體系整合的海上安全與反恐演練；八、強化海上反恐能量與整合。

但是鑑於我國漁民在亞丁灣遭受海盜攻擊事件增加。外交部在我漁船遭海盜劫持時發後，除提供船員家屬必要協助外，並應密切聯繫行政院國家搜救中心、漁業署與海巡署等單位，更重要的是，應同步向國際反海盜機制通報要求提供情資及協助。此外歐盟部長理事會曾於2008年通過代號為「亞特蘭提斯計畫（Atlantis Programme）」之「歐盟打擊索馬利亞海盜共同軍事行動（EU NAVFOR）」，由歐盟會員國與美國及其他國家合作，並派遣軍艦巡弋該海域，保護不分國籍過往之任何性質船隻。為使歐盟軍事行動亦能援護我國在索馬利亞附近海域作業之商船及漁船，外交部應請求歐盟確認我國商漁船亦可適用歐盟上述軍事行動援護。

外交部應不斷提醒，擬行經亞丁灣海域該計畫援護範圍內之我國商、漁船隻，務必先行至「歐盟打擊索馬利亞海盜共同軍事行動（EU NAVFOR）」專屬網站註冊，以便EU NAVFOR協助我商漁船安全通過亞丁灣中安全最脆弱之海域，降低船隻行經該海域時受到海盜干擾及危害的機率（外交部2010-4-6）。總而言之，與海上恐怖攻擊相較，台灣船舶目前遭受海盜攻擊的事件已經大幅增加。未來我國除了加強海上安全與海上反恐作為之外，更應加強與「國際海事組織」、歐盟與相關參與索馬利亞打擊海盜等諸國家的情報交換與互助合作，以保護我國船舶在國際海域行駛的安全。

參考文獻

- 汪毓璋 (2009): 「海事安全脈絡下打擊海盜與海上恐怖主義之研究」, 第五屆「恐怖主義與國家安全研討會」論文集, 中央警察大學恐怖主義研究中心 (桃園: 龜山), 頁 143-167.
- 沈明室、林文隆 (2008): 第四屆「恐怖主義與國家安全研討會」論文集, 中央警察大學恐怖主義研究中心 (桃園: 龜山), 頁 155-172。
- 高一中 譯(2000): 「全球海盜問題概觀」, 國防譯粹, 第二十七卷第十一期, 頁60-67。
- 陳頤萱 譯(2005): 「從海上擊敗恐怖主義」, 國防譯粹, 第三十二卷第七期, 頁12-16。
- 黃文啓 譯(2006): 「東南亞海上恐怖主義」, 國防譯粹, 第三十三卷第三期, 頁4-23。
- 蔡明彥 (2009): 「海上恐怖主義發展趨勢與因應策略之研究」, 第五屆「恐怖主義與國家安全研討會」論文集, 中央警察大學恐怖主義研究中心 (桃園: 龜山), 頁 113-121。
- Altunbulak, Nihat (2009): “Maritime Transportation Security Against Terrorism and Human Smuggling,” in: Mete Tahmisoglu and Çinar Özen (2009): *Transportation Security Against Terrorism*, IOS Press, The NATO Science for Peace and Security Programme, pp. 75-87.
- Chaliand, Gérard and Blin Arnaud (2007): *The History of Terrorism-from Antiquity to Al Qaeda*, University of California Press.
- Chalk, Peter (2006): “Maritime Terrorism in the Contemporary Era: Threat and Potential Future Contingencies,” in: *The MIPT Terrorism Annual 2006*, National Memorial

- Institute for the Prevention of Terrorism (MIPT)
- Hourel, Katharine (2009): "Somali Pirates Free Ukraine Arms Ship After Receiving \$3.2 Mil Ransom," The Huffington Post, 2009-02-05, http://www.huffingtonpost.com/2009/02/05/somali-pirates-free-ukrai_n_164175.html (最後檢閱日期2010-11-13)
- ICT's Jihadi Websites Monitoring Groups (2009): "Maritime Terrorism in the Eyes of Al-Qaeda," International Institute for Counter-Terrorism (ICT), http://www.ict.org.il/Portals/0/Internet%20Monitoring%20Group/JWMG_Maritime_Terrorism.pdf (最後檢閱日期2010-11-13)
- Kleiman, Mark A.R. (2004): *Illicit Drugs and the Terrorist Threat: Causal Links and Implications for Domestic Drugs Control Policy*, Congressional Research Service, RL 32334.
- Lorenz, Akiva J. (2007): Al Qaeda's Maritime Threat http://www.terrorism-info.org.il/malam_multimedia/English/eng_n/pdf/al_qaeda_threat.pdf (2010-11-9)
- Medalia, Jonathan (2004): *Port and Maritime Security: Potential for Terrorist Nuclear Attacks Using Oil Tankers*, Congressional Research Service, RS 21997.
- Murphy, Martin N. (2007): Contemporary Piracy and Maritime Terrorism, *Adelphi Papers*, Vol. 47, No. 388, International Institute of Strategic Studies(IISS).
- Ploch, Lauren/ Blanchard, Christopher M. /O'Rourke, Roland et al. (2010): *Piracy off the Horn of Africa*, Congressional Research Service, R 32334.
- Sanderson, Thomas M. (2004): "Transnational Terror and Organized Crime: Blurring the Lines," *SAIS Review*, Vol. 24, No. 1. (Winter/Spring), pp. 49-61.
- Williams, Phil (2008), "Terrorist financing and organized crime-Nexus, appropriation, or transformation?" in: Thomas J. Biersteker and Sue E. Eckert (eds.): *Countering the Financing of Terrorism* (New York: Routledge), pp.126-149.
- 外交部 (2010-4-6): 新聞說明會紀要, <http://www.mofa.gov.tw/webapp/content.asp?cuItem=44167&ctNode=1099&mp=1> (最後檢閱日期2010-11-13)
- 路透社 (2010-11-08): 「索馬利亞海盜殺害南非人質」 <http://tw.news.yahoo.com/article/url/d/a/101108/16/2ggnp.html> (最後檢閱日期2010-11-13)
- 中廣新聞網 (2010-11-07): 「索馬利亞海盜取得贖金破紀錄」 <http://tw.news.yahoo.com/article/url/d/a/101107/1/2gfgk.html>(最後檢閱日期2010-11-13)
- Maritime Terrorism Research Center (2010), "Defining Maritime Terrorism," <http://www.maritimeterrorism.com/definitions/> (最後檢閱日期2010-10-19)
- 公視 (2009): 「索馬利亞海盜挾持台船！付贖金？派軍艦？ 21世紀，海盜為何仍然猖獗？」, 有話好說, <http://talk.news.pts.org.tw/2009/04/21.html> (最後檢閱日期2010-11-26)