

## 海事救撈眼下的非正式的海戰狀態 - 重新開啟

陳彥宏\*

### 從「銀船」到「無人艇」

海洋向來被視為人類文明最自由而開放的疆界。然而，一旦進入國家權力與戰爭競逐的軌道，這片開放水域便迅速轉化為修羅戰場。

從十六世紀西班牙的銀船航路(Spanish Treasure Fleet System (Sistema de Flotas y Galeones))，到二十一世紀的紅海能源通道，歷史以幾乎令人不安的方式重演 - 商船再度成為攻擊標的，而基於互助而建立的海事救撈(Maritime Salvage)制度再度被迫退場。

大航海時代的西班牙帝國，透過統制全球銀礦與香料航運，建立起早期世界體系的經濟心臟。這套體系並非單純商業網絡，而是金融、軍事與國力循環的封閉體系。銀船隊攜帶的並不僅僅是私人財富，而是帝國稅收、歐洲戰爭的軍餉、教廷的捐輸，其功能幾乎等同於今日的「戰略補給艦隊」。因此，在十六世紀的政治認知裡，攻擊敵國商船並非平民濫傷，而是切斷戰爭補給的合法軍事行動。

正是基於這樣的認知，英國女王頒發私掠許可證(Letter of Marque)給私掠者(Privateers)一般，發展出官方合法授權的「私掠制度」，將商業冒險合法轉化為國家戰爭工具。私掠船表面仍保有商船外型，實則披掛附砲、領有王室授權，在法律上被視為準軍艦。這一制度極其高效：既無須政府承擔養艦與薪資負擔，又能高度靈活地騷擾敵國航路，更透過「戰利品分帳」的制度，讓風險與報酬高度市場化，充分激勵私人資本投入戰爭。

在這套架構中，商船的「民用」性質徹底消失。只要其貨物服務於敵對國家財政與軍事體系，便自動轉化為正當攻擊目標。捕獲後，由戰利品法院裁定合法性，拍賣獲益。整個體系具有制度完整性，攻擊與掠奪被視為國家戰爭正當組成部分。這不是海盜橫行的非法世界，而是一個制度化、法治化的「海上經濟戰爭」。

---

\* 陳彥宏 Solomon CHEN，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士，台灣海事安全與保安研究會理事長，新台灣國策智庫諮詢委員，國家運輸安全調查委員會諮詢委員，海洋委員會海巡艦隊分署海損評議審查會委員，海事仲裁人。曾任教於臺灣海洋大學、澳大利亞海事學院國家港埠與航運中心、高雄海洋科技大學。曾客座於上海交通大學凱原法學院國際海事研究中心、廈門大學南海研究、澳大利亞海事學院。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

直到十九世紀後半，隨著國際公法的成熟與全球貿易的高度依賴，商船作為戰爭目標逐漸被視為破壞文明秩序的行為。1856 年《巴黎宣言》(Declaration of Paris)廢止私掠制度，商船第一次在法律意義上獲得「平民化」地位。二十世紀戰爭法體系，尤其經《海牙公約》《日內瓦公約》及其《第一附加議定書》，並經《San Remo Manual on Naval Warfare》§47-58 之慣習法集成，已將商船、油輪、散貨船、補給船等「民用或非武裝船舶」明確界定為「平民物件」(civilian objects)，即便在激烈武裝衝突(armed conflict at sea)情況下，也必須遵守基本法理，原則上不構成合法軍事打擊對象，除非其實質參與軍事行動或被軍事化使用，它的法律地位可能被改變，成為可以合法攻擊的「軍事目標 (military objective)」。

這套法律架構，使人類一度相信：海洋終於從戰爭戰場轉化為民用通道，商船得以回歸其作為文明使者的角色，而 Maritime Salvage 則成為這個和平秩序的修復工程師 - 在意外事故後修補船體、控制污染、打撈殘骸，使航道迅速復原，確保全球物流不中斷。

然而，二十一世紀的紅海與黑海，再次刺破了這個幻象。

舉例而言，胡塞武裝(Houthi)對商船的持續襲擊，與其說是恐怖主義，倒不如更接近一種科技化私掠行動。攻擊者並非追求貨物奪取，而是以極低成本摧毀極高價值的全球物流節點。無人艇、無人機與飛彈的出現，使得非國家行為者得以實現昔日私掠船隊才能完成的戰略任務，達成癱瘓敵對經濟通道、製造全球供應鏈恐慌、迫使國家承擔政治與軍事壓力。

從功能角度看，這與十六世紀私掠的本質完全一致。兩者都不以佔領據點為目的，而以切斷航運、摧毀物流信心、提高敵國戰爭成本為核心戰略。只是舊時私掠者需要登船奪貨，仍保留一定「可恢復性」：船體往往尚存，戰後救撈得以介入；船員得以交換或贖回；航道得以修復。

而現代無人艇打擊，卻幾乎完全消滅了這種修復空間。飛彈與爆炸載具所帶來的，是瞬時性毀滅，不僅摧毀船體，更製造持續性戰區威脅。任何接近事故海域的救撈船隻，都立即轉化為固定目標。無論其標誌為「民用救撈」，在軍事監控系統中，都毫無區別地被納入可攻擊範圍。保險機構無法承擔這種不可控制風險，軍事護航亦無法對海事救撈作業提供長時間保護。於是，海事救撈所依憑的基本條件 - 安全接近、穩定作業窗口、風險可投保化，在這樣新興的「非正式」戰區，已完全崩解，無懸念。

在 2024 年 Rubymar 與 Tutor 的沉沒，以及 2025 年 Magic Seas、Eternity C 的擊沉與 Minervagracht 中途救撈失敗，正是這一制度崩解的現場實證。救撈技術本身毫無問題，

船況亦多半尚存挽救可能，但救撈人員的「可被保護性」，卻已被無人化的「非正式」戰區徹底打擊抹消。前者面對的是工程困難，後者面對的則是生存風險。

歷史在此形成微妙的 Closed-Loop。

大航海時代中，私掠制度使海洋成為可合法競逐的戰場，商船被軍事化；近代國際法一度將其重新去軍事化；而二十一世紀的無人艇戰術，卻又在實務層面重新軍事化商船，使救撈體系喪失立足點。

從「銀船」與「無人艇」，成為同一條歷史軸線的兩端符號。它們共同昭示，只要航運再次成為戰爭戰略工具，海事救撈(Maritime Salvage)的文明角色便註定消散。技術或許日新月異，但文明秩序的脆弱性，卻五百年如一日。在戰區海域，救撈不是敗給風浪，也不是敗給工程，而是敗給權力與戰爭的復歸。

### 從「海盜問題」到「航道戰爭」

過去二、三十年，當我們談論船舶遇襲，指涉的多半是「海盜與武裝搶劫(Piracy & Armed Robbery)」，動機單純，以財務勒索為主，其本質是犯罪行為，至少可以藉由護航、雇用保安、區域海軍聯防、航線規避逐步克制。

但 2020–2025 年所呈現的樣態已根本不同。這一波攻擊的特色，在於：

1. 襲擊者具政治或宗教動機，而非單純金錢目的；
2. 武器來源與戰術明顯「軍事化」，即便行動者屬非國家單位；
3. 目標選擇帶有象徵性與報復性，而非隨機或機會性；
4. 許多事件伴隨官方宣示或被公開承認，具高度宣傳功能。

於是，商船不再是海盜眼中的「可搶財貨」，而是被標定為戰場目標的「政治符號」。這已不是傳統的海事保安問題，而是一種橫跨戰爭法、恐怖主義、保險法與海事救助的綜合危機。

### 救撈者眼中的戰區航道

對海事救撈專業的角度而言，這種轉變尤其殘酷。在過往事故中，我們面對的是風浪、火災、擱淺、碰撞，事故成因或可歸諸於天候、設備、操作失誤。而在這一波

事件裡：船舶被刻意擊毀、救難與滅火作業遭遇持續武力威脅、避難港與後援港口變得難以取得政治與軍事許可、保險人與船東在「是否動用救撈」間，權衡的不只是風險，而是戰爭責任。

在 Rubymar、Tutor、True Confidence、Magic Seas、Eternity C 等案件中，船舶尚未沉沒時，救撈專業早已被判定「無法介入」。

不是缺乏技術，而是戰區條件使任何接近行為都無異於自殺行動。救撈人在岸上讀著 AIS 訊號逐點熄滅，卻只能接受一個陌生而殘酷的事實：有些船不是救不了，而是人命比財產更應該被優先撤離。

### 表格背後，始終是生命





當我將這些事件整理成表格、編號、分類、貼上「死亡人數」與「沉沒結果」時，很容易忽略一個簡單卻沉重的事實。

表格裡的每一艘船，都代表著一群普通船員。他們並不屬於任何政治立場，卻承受了國際衝突最直接的後果。Mercer Street 的船橋上，英國保安人員與羅馬尼亞船員在無人機爆炸中罹難；Galaxy Leader 的 25 名船員，被挾持囚禁超過一年；True Confidence、Tutor、Eternity C 上的死傷者，多來自菲律賓、亞洲與東歐的勞動家庭。這些人，不是戰士，卻成為戰爭宣傳中的犧牲者。

時間	海域/地區	船名&類型	攻擊方式	主導者/性質	結果與說明
					
2020.11.25	紅海、沙國 Shuqaiq 港的碼頭	MT Agrari 馬耳他籍油輪	船舷外側遭「水雷型或黏著炸彈型裝置」引爆	沙國指控為葉門胡塞(Houthi)布設水雷	船身破損進水，無人員傷亡，被沙國與部分媒體視為胡塞恐怖攻擊之一。
					
2020.12.14	沙國吉達港 (Jeddah) 外港	MT BW Rhine 新加坡籍成品油輪	船體左舷水線附近遭外部爆炸裝置攻擊	沙國稱為「恐怖攻擊」，普遍認為與胡塞武裝有關	船側破洞起火，無人員死亡，紅海油輪安保警戒升高。



時間	海域/地區	船名&類型	攻擊方式	主導者/性質	結果與說明
				關	
					
2021.07.29	阿曼外海、阿拉伯海	MT Mercer Street 賴比瑞亞籍 成品油輪	自殺式無人機/無人機彈攻擊	美國、英國、以色列指控伊朗負責	兩名船員(英、羅)死亡，為 2021 年最重要的商船恐怖型攻擊案之一。
					
2021.08.03	阿曼灣	MT Asphalt Princess 巴拿馬籍 油輪	多名武裝人員強行登船、要求改變航向	西方情報指控為伊朗支持武裝人員；伊朗否認	構成短暫「劫持」，翌日武裝人員離船，Oman 與 UKMTO 將其列為「hijacking incident」而非一般海盜。
					
2022.05	波斯灣	MT Delta Poseidon 馬耳他籍 MT Prudent Warrior 希臘籍 油輪	伊朗 IRGC 直升機與快艇強登並押往伊朗港口	被廣泛視為伊朗報復性行動(回應希臘扣押伊朗油輪)	雖是「扣押」非爆炸攻擊，但屬國家武力對商船的威嚇行動，多被保險與風險報告視為「準恐怖/戰爭風險」。
					
2023.11.19	紅海、葉門外海	MV Galaxy Leader 巴哈馬籍 車輛運輸船	胡塞武裝乘直升機索降登船，挾持全體船員並將船開往胡塞控制港口	胡塞公開宣稱因其「以色列關聯」而劫持，作為支持加薩的行動	25 名船員被扣押逾一年，至 2025/1 在阿曼斡旋下獲釋；本案被視為胡塞整個紅海攻擊行動的開端。

時間	海域/地區	船名&類型	攻擊方式	主導者/性質	結果與說明
					
2023.11.24	印度洋	MV CMA CGM Symi 馬耳他籍 貨櫃輪	空中無人機或飛彈襲擊	美軍與媒體指稱為伊朗所為，目標為「以色列關聯船舶」	船體受損但未沉沒，是 2023 以來多起疑似伊朗對以色列相關船舶「陰影戰」的一環。
					
2023.12.23	阿拉伯海、印度西方海域	MT Chem Pluto 賴比瑞亞籍 化學品/油品船	一枚「單向攻擊無人機」命中，造成火災	美國國防部直接指認：無人機由伊朗境內發射；伊朗否認	船體受損、起火但無人傷亡；印度海軍、海巡護航至孟買，印度官方確認為無人機攻擊事件。
					
2024.02.18	紅海、Bab-el-Mandeb	MV Rubymar 貝里斯籍 散貨船	胡塞反艦飛彈命中	胡塞宣稱為對以色列及其盟友的報復	2/18 被擊中後棄船，漂流 12 天後於 3/2 沉沒；是紅海危機中第一艘因胡塞攻擊而沉沒的商船。
					
2024.03.6	亞丁灣、葉門近海	MV True Confidence 巴貝多籍 散貨船	胡塞反艦彈道飛彈命中	胡塞承認攻擊，稱為「支持加薩」的一部分	造成 3 名船員死亡、多人受傷，是胡塞紅海攻擊中第一起致命商船攻擊；多國官方直接稱此為恐怖攻擊。

時間	海域/地區	船名&類型	攻擊方式	主導者/性質	結果與說明
					
2024.06.12	紅海	MV Tutor 賴比瑞亞籍 散裝煤輪	無人自殺快艇 (USV, explosive boat)撞擊船艙+ 後續飛彈	胡塞承認使用 「自殺快艇」與 飛彈	6/12 船艙與機艙重 創，一名菲律賓船員 失蹤，數日 6/18 確認 Tutor 沉沒，為胡塞攻 擊中第二艘被擊沉商 船。
					
2024.06.13	亞丁灣	MV Verbena 帛琉籍 散貨船	兩枚反艦巡弋飛 彈，造成火災	胡塞宣稱負責	一名船員重傷，後由 美軍直升機後送；船 艙嚴重受損并一度失 控，被視為 Tutor 事 件後紅海危機的又一 重大升級。
					
2024.08.21	在紅海航行、 位於葉門 Al Hudaydah 港西 約 77 海里處	MT Sounion 希臘籍 油輪	遭多艘小型快艇 攻擊	胡塞宣稱負責	快艇上的武裝分子與 船上安保人員交火， 隨後至少三枚彈體 (projectiles)命中油 輪。這次襲擊造成油 輪失去動力、起火。 船上 25 名船員隨後棄 船。
					
2025.07.06	紅海、荷台達 附近	MV Magic Seas 賴比瑞亞籍 散貨船	多艘小艇槍擊與 火箭推進榴彈、 後續多艘「爆炸	胡塞宣稱以無人 艇+飛彈+無人 機攻擊，以示	船舶起火，船員棄 船，由阿聯酋救起； 後續確認 Magic Seas

時間	海域/地區	船名&類型	攻擊方式	主導者/性質	結果與說明
			無人艇」衝撞	「對美英的報復」	沉沒，是 2025 年紅海危機中又一艘喪失的商船。
					
2025.07.07	紅海	MV Eternity C 賴比瑞亞籍 散貨船	無人機、火箭推進榴彈與無人艇複合攻擊	胡塞宣稱為抗議加薩局勢	船舶被擊沉，至少 4 名船員死亡，多名船員一度被胡塞拘留至 2025/12 才釋放。
					
2025.09.23	紅海	MV Minervagracht 荷蘭籍 多用途貨船	不明飛彈/投射物命中	英美官員指向胡塞，作為其持續攻擊的一部分	造成一名船員死亡，多人受傷，是紅海危機中又一宗致命攻擊事件。
 					
2025.11.29	黑海、俄國 Novorossiysk 航 道附近	Kairos、Virat 兩艘甘比亞籍 俄國「影子船 隊」油輪	烏克蘭海軍無人艇攻擊	烏克蘭承認以無人艇打擊俄國制裁油輪以削弱其戰爭收入	油輪嚴重受損、起火，黑海船舶戰爭風險保費顯著上升。
註： 1 以上只是具明顯政治/宗教/戰爭動機、且有清楚公開報導的代表性個案，尤其在「胡塞紅海危機」中，從 2023 年 11 月到 2025 年初，胡塞已對逾 100 艘商船發動各種飛彈、無人機、無人艇與登船攻擊，導致至少 4 艘沉沒、9 名海員喪生。 2 一般「單純財務動機」的海盜與武裝搶劫(如多數幾內亞灣綁架案)不算在內。 3 日期為事故主日；許多事件後續拖延數天才沉沒或釋放。					

## 非正式的海戰狀態 - 重新開啟

在這個時代，航道上不再只有風與浪，還多了飛彈與仇恨。而救撈人、安管人員、制度研究者所能做的，不是武裝自己投入戰爭，而是堅持用紀錄、法治與理性，為那些無法替自己發聲的船與人，留下最真實的見證。

商船航行，只為世界流通；不該成為任何戰爭的祭品。



航道之上，當商船成為戰爭與恐懼的前線，感覺時光倒回至四百多年前的英西戰爭(Anglo-Spanish War, 1585-1604)，感覺好像時光倒回至英國女王頒發私掠許可證(Letter of Marque)給私掠者(Privateers)一般，現在，似乎可以宣告，非正式的海戰狀態，重新開啟。

在傳統的海事安全論述中，商船象徵的始終是和平與流通，它們承載能源、糧食、原料與生活必需品，將孤立的港口連成「文明」的血脈。船舶雖懸掛國旗，卻並非戰艦；船員雖服務跨國企業，本質仍是平民。然而，二十一世紀進入第三個十年之後，這項長久以來被視為理所當然的「海上中立性」正遭遇根本挑戰，而我們期待的「當然」，卻已「不是必然」。

同樣的，在傳統的海事安全論述中，真正判斷海上一條航道是否仍屬於「文明」水域，標準從來不是船舶是否仍然航行，而在於海事救撈(Maritime Salvage)是否仍能安全介入事故現場。

當救撈單位仍能接近破損船體、設置控污圍籬、部署滅火人員、建立拖帶與減災作業窗口，那麼即使航道充滿風險，海洋仍然運作於公法秩序之中；海上事故仍屬民用災害，而非戰場事件。但當接近事故現場本身即成為可被軍事鎖定的自殺行動，當救撈人員的生命不再能獲得基本保護，當保險失效、港口拒收、軍事護航無法提供作業所需的安全窗口。那麼，海事救撈所代表的文明修復機制便已實質瓦解。

自 2020 年起，一連串針對商船與油輪的攻擊不再只是零星偶發。無人機炸彈、反艦飛彈、自殺快艇、武裝劫持、政府扣押、國家代理人行動，一項又一項原本只屬於軍事衝突的戰術，被移植到國際商業航道之上。今日紅海與黑海的困境，正不是工程能力的失敗，也不是專業技術的匱乏，而是戰爭邏輯重返航道，徹底否定了民用中立性與救撈可行性。

在這樣的海域，商船，已被捲入宗教衝突與地緣政治的代理戰場、國家制裁對抗與能源封鎖的角力工具、恐怖組織用以「發聲」的象徵標的。商船，雖仍航行，卻已無真正的「民用身份」；航道，雖仍通行，卻不再屬於和平秩序的一部分。

從「銀船」到「無人艇」，歷史所昭示的不是科技演進，而是制度循環。只要航運再度成為戰略博弈的工具，海事救撈的文明角色便註定消散。在戰區海域，救撈敗給的從來不是風浪，也不是工程極限，而是戰爭對法治與中立的否決權。

海，不再只是貿易路線，海，已成為宣示仇恨與權力意志的舞台。而海事救撈，則是這個舞台上，最先被排除的文明角色。