

理事長開講：SP、IP 都不是 P

～聊聊特種用途船中特種人員及產業人員的非乘客屬性

陳彥宏*

傳統觀念把船當作一種運送工具，不是載人，就是載貨；船上的人，要不然就是船員、要不然就不是船員，而且不是船員的人，就都算是乘客(郵輪上的事務、客務、房務等部分的不屬於開船的船員就暫且不論)。如果船上承載的「船員以外的人」超過 12 人，就被視為客輪；若載運這種「船員以外的人」僅有 12 人或更少，那就是貨船。

12 這個數字，是我們船舶法的規定，也是海上人命安全公約 SOLAS I/2 的規定，這沒什麼好爭議的。

但是科技的進步始終跑在法律制訂之前。陸地面積不夠用了，只好往海上擴張。隨著海上鑽油、鑽井、探勘活動的興起，海事工程蓬勃發產。既然要遠離陸地工作，就有越來越多不是載客也不是載貨的工作船出現，他們的主要功能不是在海事工地與港口間往來運送人或貨，而是要完成特定的工作，最典型的例子就是鋪纜船。這種船在船上雖然也載有電纜，但使用船舶及載運電纜的目的不是為了「利用船舶的航行能力來移動貨物的位置」(在 A 港將電纜裝載上船後運往 B 工地卸下)，而是要利用船舶、或船舶上的儀器設備進行某些工作(鋪纜)，船上所載電纜也在船舶航行中(同時也是工作進行的過程中)就被消耗掉。

工作船的產生也使得船上載的人多了第三類，最常見的就是工作船上的儀器操作人員或工作人員 — 他們受過有關船舶及安全管理的相關訓練、對於船上的配置、船

* 陳彥宏 Solomon Chen, Maritime Arbitrator, Lead Auditor (ISO:9001, ISO:14001, OHSAS:18001)。台灣海事安全與保安研究會理事長，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。曾任教於：國立臺灣海洋大學、國立高雄海洋科技大學、澳大利亞海事學院。曾客座於：澳大利亞海事學院、上海交通大學凱原法學院、廈門大學南海研究院。專長：海事安全與保安、海事教育與訓練、海事調查與鑑定、港口國監督、國際運輸系統。Email: solomon@safetysea.org

船舶的構造以及海上工作環境非常熟悉，同時海上工作環境也要求他們必須具備一定的體能。

說這些人是船員嘛，他們之中很多不見得會開船；但說他們是乘客嘛，他們偏偏又比一般人多了那麼一點點(至少人家不是海上事故發生時，連滅火器都不會用，也不知道救生艇在船上什麼地方的人，至少人家好歹也都是上過了相關的基礎安全訓練(Basic Safety Training)才能上船工作的)，這也讓傳統的「船員/乘客」二分法在使用上不再那麼切合需要。

儘管上面提到的這些船舶不是用來載貨、也不是載人，但船舶在設計、建造及檢查過程中的安全性維持仍然不能有絲毫妥協；為了因應這種船舶，國際上開始產生對這種船舶另外訂定規範的呼聲，也因此催生了國際海事組織通過並採用了「2008年特種用途船舶安全章程」(Code of Safety for Special Purpose Ships 2008)。這個安全章程除了定義什麼叫做「特種用途船(Special Purpose Ships, SPS)」以外，就船上所載人員也特別區分出一種「特種人員」(Special Personnel, SP)。

依照上述特種船安全章程的定義，特種人員是指在「特種用途船舶上」執行與該船舶有關的特種工作之人(the persons who are not passengers or members of the crew or children of under one year of age and who are carried on board in connection with the special purpose of that ship or because of special work being carried out aboard that ship)。這些特種人員被期待在離港前就對船舶配置有相當之了解，受過某些安全程序的訓練，並應能操作船上的安全設施。

所以一艘特種船除了船員以外，還可能搭載「乘客」以及不屬於乘客的「特種人員」。只要特種船上預定搭載的「船員及特種人員以外」的乘客定額不超過 12 人，該船原則上只要依照貨船之要求來建造並執行檢驗，其證書之期限及有效性也依照貨船規定管理(有少數例外，例如穩度和艙區劃分)。因此即使在建造完成後預定搭載 20 個甚或 40 個在船上工作的技術人員，特種船在建造上也不必符合客輪的安全規定，再講一次，只要乘客定額不超過 12 人。

但是具有上述特徵的人員並不見得都在船上工作，隨著離岸海事工程的興起，有越來越多的船舶被用於運輸離岸設施所需備品、物料及設備、以及必須經常往來於港口及離岸海事工程工地間的工作人員。這些離岸補給船(Offshore Supply Vessel, OSV)在設計上包括住宿的功能、船艙大多有類似橋樑的裝置，船艙則有露天甲板可於海上處理貨物，其特點大致包括可供工作人員住宿之用、有運送、啟動及回收子船(非快速救難船)的設備、船上人員至離岸設施時所使用的舷梯、人員由小船出來或至小船時的登

陸艇、船上設有工作場或儲存風機備品設備、具有移轉施工場所零件及設備的吊升功能以及能處理施工場所高傳輸速度的動態定位系統等等。

這類型船舶中的一種重要類型就是因應「走路上工(Walk to Work)」作業方式所產生的(W2W)船舶，可供技術人員或駐場承包商住宿之用，並利用舷梯將他們運輸至離岸設施上。針對這些離岸補給船不但有 IMO 的「2006 年離岸補給船設計及建造規範」(Guidelines for the Design and Construction of Offshore Supply Vessels, 2006)，還有 DNV GL 所主導的產業標準(Walk to Work Guidance, 2015)可以適用。

雖然從事離岸產業活動的工作或技術人員不見得在船上工作(更多是被運送到離岸設施執行工作)，但仍然具有上面所說特種人員的特殊性。所以 IMO 下的 MSC(海事安全委員會)在 2016 年 11 月 25 日的第 97 次會期中，通過一項有關安全運送產業人員的暫時性建議(RESOLUTION MSC.418(97) Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel on board vessels engaged on international voyages)。

該建議所稱的產業人員(Industrial Personnel, IP)比起前面所說的特種人員範圍上要更大一點，包括於船上、其他船舶或離岸設施上執行離岸產業活動的工作，而有必要利用船舶運送或住宿於船舶上的人員(the persons who are transported or accommodated on board for the purpose of offshore industrial activities performed on board other vessels and/or other offshore facilities)，但這些人同樣要符合一定的要求，包括至少滿 16 歲，在登船前就受過符合 STCW A-VI/1 paragraph 2.1, A-VI/1 paragraph 1, A-I/9 或其他產業標準(例如：全球風能組織，Global Wind Organization(GWO)及離岸石油產業訓練組織，Offshore Petroleum Industry Training Organization (OPITO))的安全訓練，對船舶有相當之了解，熟悉某些特定程序(如船舶在海上時，人員上下船的移轉過程)，並且能操作船上的救生設備及個人護具。

IMO 建議各國在海上人命安全公約針對此類人員的運送制訂出最新章節前，先行採用此一暫時性建議，英國及其他歐盟當局也已經採用此一建議。

依照上面的定義，特種人員(SP)限於在船上執行特殊工作的人員，他們的工作地點就在船上。產業人員(IP)則未必工作於船上，但一樣具有良好體格、受過相當安全訓練、並且熟悉海上工作環境，特性上更像是特種人員，而不是一般乘客。所以如果特種船可以比照貨船建造、檢驗，那搭載具相同屬性產業人員的離岸補給船為什麼要等同於客船處理？

交通部是在 99 年 4 月 12 日公告自該日起採用 2008 年 SPS 章程，因此船舶法於 107 年 11 月 28 日修法時，特別在第 3 條加入了特種用途船及特種人員的定義，可惜

該法雖然為了因應離岸風電工程而做了修改，但並未考慮到 MSC 在 2016 年 11 月 25 日通過的(RESOLUTION MSC.418(97)有關安全運送產業人員的暫時性建議，因此特種人員的定義仍然侷限於「在特種用途船上執行與該船舶有關特殊工作之特種人員」。

這些被運送至其他船舶或離岸設施工作的技術人員既然不符合船舶法對特種人員的定義，屬性上就仍然算是乘客，載運這些產業人員的離岸補給船也因此必須符合客輪的規定，而不是貨輪，但實際上只要確保離岸補給船載運的人受過相當的專業訓練，再加上它們本來就熟悉海上工作環境，又具有相當的體能，中華民國實在沒有必要訂出一個高於歐洲水平的標準，將他們視為乘客，並且要求此類船舶必須適用客輪規定來建造及檢查的理由。

結論是，與其說咱們中華民國就是要要求搭載產業人員的船舶符合客輪的建造要求，強調我們中華民國的海事產業水平就是這麼高；不如更務實的要求這些產業人員一定要具備哪些最低要求的安全訓練和對船舶的專業知識！

五祖弘忍大師在半夜三更為六祖惠能大師解說『金剛經』時，六祖大師豁然開悟感嘆的說：「何期自性本自清淨！何期自性本不生滅！何期自性本自具足！何期自性本無動搖！何期自性能生萬法！」五祖弘忍大師告訴惠能曰：「不識本心，學法無益。若識自本心，見自本性，即名丈夫、天人師、佛。」

今所謂特種用途船(SPS)上的非特種人員(SP)的產業人員(IP)，他的本性是有等同特種人員(SP)的海事安全專業能力的，也是等同有 SPS 船員的海事安全專業的，這個道理是本自清淨的、是本不生滅的、是本自具足的、是本無動搖的、是放諸四海皆準能生萬法的！

宋朝的茶陵郁和尚寫了一首開悟詩：「我有明珠一顆，久被塵勞關鎖； 今朝塵盡光生，照破山河萬朵。」

今天討論的這個題目的核心議題主要在定義 SPS 的非 SP 的 IP 是等同 SP 還是要把他們打入乘客(P)這個屬性？

不言而喻的就是如果 SPS 的非 SP 的 IP 是等同 SP，那麼 SPS 就是 SPS，如果 SPS 的非 SP 的 IP 是等同乘客(P)，那麼這艘 SPS 就是必須具備客船標準的 SPS，也就變成了非常偉大的特種用途客船(Special Purpose Passenger Ships, SPPS)或可以正名曰具客船標準的特種用途船，以證明其真實目的仍然是特種用途。

言歸正傳，再怎麼豬頭的人都會知道造一艘 SPS 已經很貴了，要造一艘 SPSS 那價格不知道又要提升多少？養這樣的一艘船不知道每年又要多花多少？

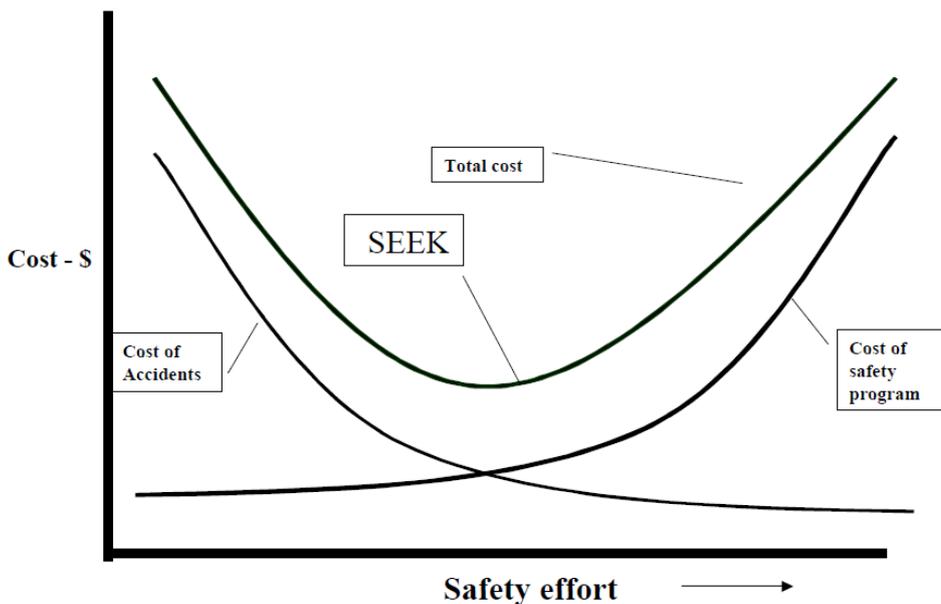
當然，我們可以高舉安全的大旗，說為了保障海上人命安全，所以我們國家堅持必須有最高標準；當然，我們也可以很高興，我們只要堅持這個崇高理念，絕對不會出錯，更何況造船、養船的錢又不是我們出，我們又何須掛慮？

所謂安全「Occupational Safety」強調的是在工作環境中工作的人的健康和福祉(The health and well being of people employed in a work environment.)。強調的是為了提高員工的安全，執行法律法規，以防止工作場所疾病，事故，傷害和死亡(To promote the safety of employees, the laws and regulations are enforced by the government to prevent workplace illnesses, accidents, injuries, and fatalities.)。

安全很好！但是以安全之名，要人家砸多少金、疊多少錢進去才是安全？

以政府在鼓勵廠商投資建設的同時，卻要先強迫廠商多花很多在其他先進國家不需要花的錢才能在台灣參加所謂的建設，這樣的台灣，應該算是墊高個門檻，還是挖個坎兒，而不算是鼓勵吧？

下面這張來自美國聯邦航空總署(Federal Aviation Administration System Safety Handbook, 2000)的安全成本圖(Cost vs. Safety Effort (Seeking Balance))或許可以讓我們也一起思考一下特種船中不是特種人員的特種人員，我們到底要定義他們是什麼人？



借用五祖弘忍大師的：「不識本心，學法無益。若識自本心，見自本性。」直白的說，如果要來台灣工作的 SPS 必須是 SPPS，那麼所有新造船可能要多花很多錢，而且即便是今天下單去畫圖、備料、造船，明年元旦吃完了，船，保證還沒造完，搞不好連後年的冬至湯圓吃完了，船還沒開到台灣海峽。我不知道這樣會不會影響風場的建設？

再從另一個角度思考，如果要去現成船市場買或租 SPPS，這個問題更簡單，因為，很難很難很難找到這樣的船可以租，因為國際上大部分的 SPS 都只有一個 p 沒有二個 p 的那種 SPPS 可以買或可以租，甚至搶也搶不著。

如此這般，造新船要等很久，租或買現成船又是不可遇且不可求，那咱們的離岸風電是要怎麼玩下去？

紙短情長，所未盡者尚有萬千，汝等可以模擬得之，我寫到這裡就好！