

理事長開講：有關海事工作船入級 CR 的一點遐想

陳彥宏*

一、 海事工程業最近事很多

挾著期盼離岸風電建設的海上施工，將有做不完的大好生意的美麗願景，海事商業同業公會最近事情很多，新聞也很多，喊讚的很多，喊打的也很多，一時間爭相申請入會的也很多！特別是在我大有為政府的「本土化」、「在地化」的吶喊與信誓旦旦的在那麼多的啟動儀式與簽約典禮公開保證之下，在白紙黑字還附彩色圖表寫出來的政策文宣確認之中，感覺上，在海事公會的大旗揮舞下，咱們搭著這股上升氣流，跟著公會走，肯定會有吃不完的未來！

2019.06.24 工商時報刊載了一篇「風電海事工程，九成外國賺走」的文章¹，文中直陳「在近海從事離岸風電海事工程的船隻，高達九成都是外國籍，台籍船只占三到四艘，而且都還是交通運補船，無法參與核心技術。」除此之外，在海事公會的相關群組中，不時也可以看到，會員們舉發那種很奇怪就是政府都不會看到的外國船「入侵」還附 AIS 航跡的具體事證，更可以常常看到會員們「哀嚎」著說這塊看得到的大餅，卻連個餅屑都不見他掉下來過。

看樣子，提升海事能量的本土化、在地化的美意，不但沒有吃不完的未來，搞不好是吃不完兜著走的未來，更搞不好是連吃都沒得吃的餓死街頭的未來，才是更能描述現在的海事公會會員們的心聲。

* 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

¹ <https://www.chinatimes.com/newspapers/20190624000186-260202?chdtv>

離岸風電建設的海上施工中牽涉到海事工程業的，主要就是「船」和「人」二類，其他的，就是靠這些「船」和「人」把離岸風電建設需要的機具設備和所需的專業技術人員從甲地運往乙地，然後在那兒建設施作，然後再把他們運回來的作業程序。

道理就是這麼簡單！但是卻很難做到！

首先，離岸風電建設中需要的船舶種類很多，而且很多款的船舶都很貴、非常貴、超級無敵貴。光是船舶檢查規則列出來的就有包括：(一)探勘與準備階段：水下遙控載具支援船、海底地形探勘船、挖泥船。(二)建造階段：自升式平台船、浮吊船、拖船、起錨船、離岸工作支援船、鋪纜船、拋石船、人員運輸船、潛水支援船、水下遙控載具支援船、駁船、多用途貨船、海上旅館船、警戒船。(三)運維階段：自升式平台船、人員運輸船。

雖然我們都了解錢不是萬能，但沒錢還真的是萬萬不能，雖然我們也理解錢不是問題，但是問題的一部分是沒那個膽量拿錢出來投資，一部分是沒錢可以拿出來，即便是「為了十萬元」把厝邊頭尾的孩子都拐騙賣給隔壁庄的王阿舍，也買不起一艘上面列的那些 SPS SOV 或 Cable 或 TIV 更不要說是 Jack ups 等等族繁不及備載的、令人嫉妒的、僅限有錢人家孩子才能玩的玩具。

認份一點，這也沒什麼好怨嘆的，落土三分命，有人就是含著金湯匙出世的，誰怪咱們上輩子不做好事，這世人生下來就是準備等著入土的！

不過往好處想，如果時來運轉，林默娘托夢報簽支，連中一年頭彩，讓天上掉下一筆錢進來，咱們會不會有了錢還是不知道上哪兒去買船、上哪兒找人來操作這種昂貴的船舶。

也因此，想到最後，扣掉有錢、有關係、有本事可以找到籌碼搞到船進來玩這一局的人以外，務實的台灣人評估的，往往就只能是：

1. 我現在的船能做什麼事？
2. 如果稍稍投資一些資金來改造我現在的船，那我能做什麼事？
3. 如果可以找到錢買船，那我該買什麼樣的船？

這三個的基本假設和推演的結果就是：

1. 做本來會的；
2. 做本來還不是很會的；
3. 做本來不會的，但是學得來又不會太貴的。

二、 船舶檢查業馬上很多事

雖然還不知道有這樣思考邏輯的海事工程業者是否真能攬到什麼工作？雖然我們的海事工程業者也仍處於想想就好做做浮生大夢的階段。但是我們大有為政府已經未雨綢繆地想到，為了確保離岸風電工程船舶的安全，所以這些要投入風場施工建設的船舶，一定要來好好檢查一下。

我是做海事安全的，要是可以提升安全的任何措施，基本上我都是認同的，但有關這個檢查的一些立論基礎，我是怎麼想都不太「立」得起來，也不知道該怎麼「論」，所以也就邊想邊寫簡單條列幾點思辨看法如下：

1. 船舶檢查規則於 2019 年 6 月 11 日通過第 2 條的修正，將該條增定第 3 項：
「附表所列從事離岸風電工程之船舶，除依本規則施行特別檢查、定期檢查、臨時檢查外、應另具備主管機關委託之驗船機構核發之船級證書。」有關這一點，有下列二個想法：
 - (1) 主管機關已經表示其委託之驗船機構是中國驗船中心 CR。雖然搭配該條第 1 項規定：「中華民國船舶除遊艇、小船、高速船外，依本規則規定施行檢查。」似乎需依本條取得 CR 船級證書的船舶只限於中華民國船舶，但我的瞭解是這條規定，並沒有任何排除要來做離岸風電工程的外國船的意思。
 - (2) 「具備主管機關委託之驗船機構」這句話表示，主管機關只能「委託」？不能自己做？也就是說「航港局」的檢查不算？
2. 新修訂的船舶檢查規則第 2 條增訂第 3 項的理由之一是「考量台灣海峽海象較一般海域惡劣，為護航安及工安，並避免海洋污染，影響政府形象及後續推廣離岸風電之目標，施工船舶應持有主管機關委託之驗船機構核發之船級證書，並由該機構負責該類船舶之檢查及審核」。有關這點，我必須再說一次，我這輩

子就是做海事安全研究的，有關可以提升安全的任何措施基本上我都是認同的。入級 CR 對海事安全的水平肯定會提供更有體系的安全規範，但是，目前在航港局檢查體系下的海事公會船舶不見得是不安全的。除非我們要先推翻前述的推論，證明航港局的檢查體制沒有考量台灣海峽海象較一般海域惡劣、沒有考量護航安及工安、沒有考量避免海洋污染、沒有考量政府形象的檢查，所以永遠只能靠「主管機關委託之驗船機構」。

3. 船舶檢查規則第 2 條雖然是 2019 年 6 月才增訂第 3 項，但交通部是在 2018 年 9 月就預告修正草案，航港局甚至早於 2018 年 7 月 13 日的修正草案會議上就和離岸風電開發商交換意見。當時開發商的主要顧慮並不在於這些已經取得國外船級社的「外國」船舶會不會無法通過 CR 的檢查，而是擔心原來的船級社不見得會同意雙重船級、以及若同意雙重船級，船東的成本會不會墊高並因而轉嫁在開發商要付的租金上。
4. 但是法規通過後，受影響最多的卻是這些要爭取離岸風電工程的「國內」海事工程公司。他們的工程船已經通過航港局的檢查，幾十年來也做到流汗，賺到流涎的完成了這個國家交付的相關工作，不過去鮮有公司有入級船級協會的經驗。他們非常擔心這條規定會讓他們的成本因為初次入級而大幅增加、或因為不熟悉船級檢查而無法取得 CR 的船級證書檢查，導致離岸風電「扶植並保障國內船東」的政策美意被修正後的船舶檢查規則第 2 條規定所破壞。
5. 我相信做事是要務實合理的，2019.06.13 自由時報登載²的 180 艘海事工程船僅有 9 艘有入 CR，也就是 5%。如果說爭取風電工程是人民的權益，也是海事公會會員們為國家服務奉獻責無旁貸的義務，那麼政府政策，現在是在為這 95% 船舶的所有人們設下門檻？還是柵欄？
6. 我篤信處事是要公平正義的，雖然只有 5% 的海事工程船舶有入級 CR，但理論其他的 95% 的海事工程船舶也都有符合航港局的檢查，甚至包括漁船也都符合。但該條增定第 3 項時甚至還於立法理由中說明：「漁船非屬特別用途船舶，故經漁政機關核准從事離岸風電工程相關作業之漁船」，不適用新增的船舶檢查規則第 2 條第 3 項規定。這裡值得探討的議題是，如果今天漁船只是因為名字叫做漁船，可以不用入級 CR 就可以去承攬風電工程的業務，豈不啻為一國二制之舉？然而事實上，我們在現在的風場上看到的，就已經有漁船在擔任戒護船的工作，而且風商們也都向漁民們承諾，會用他們的船。我真心替我的漁

² 自由時報「確保離岸風場工安，交通部修法規定船舶須入級才能作業」(2019.06.13)
<https://ec.ltn.com.tw/article/breakingnews/2821491>

船船東朋友們高興，但也不得不在這裡向海事公會默哀致意一下。

7. 順著來談「主管機關委託之驗船機構」，也就是 CR。如果大家都要入 CR，CR 能負擔這突然間生出來的工作量嗎？CR 目前是有多少人？有多少人退休？每年國家考試錄取 3、4 位夠應付嗎？又如果現有的 CR 人員能負擔未來增生的工作量，那難不成是現在太閒？但是我們都知道 CR 明明就都已經非常忙碌，光是審圖、檢查，就可以把驗船師們搞得比狗還累，現在政府大筆一揮，所有風電的工作船，不管是本國旗的還是外國旗的，不管是看過的還是沒看過的，會的還是不會的，CR 都有其執掌所在。因此，在美麗的願景與可以飆高的業績下，在需與國際船級協會具有等同的各類風電施工船的驗船標準之下，CR 如何因應，也就牽動著船舶所有人如何因應。
8. 入級 CR 也好，還是維持原來的航港局檢查制度也好，推 ISM 也好，還是推 NSM 也好，風商、保險公司要的是一個有制度的船舶安全檢查認證。如果我們相信航港局也是一個有制度的船舶安全檢查認證，那麼政府應該就該告訴外商、告訴保險公司，不論是 CR 還是航港局，對政府來說，都是放行的綠燈。
9. 更務實地說，風商在意的是真正實際攸關風電施工工程安全的衛安環檢查，也就是我們常說的 HSE 檢查。畢竟風場牽涉的是很多很多的錢，在風商眼裡，離岸工程船舶如果因為不夠安全而出事，船東是可以主張責任限制的，如果這種情形真的發生，比九牛大於一毛更大的不對等風險落在風商頭上，真的是會讓風商膽戰心驚。也因此就形成了風商比海事工程船東會更重視海事安全的現象。船還是要開，事還是要做，不如就讓各風商把不同任務需要的不同標準，就在 HSE 裡攤開來讓大家檢視，只要是普世認可的、公平的、不刻意刁難的，台灣的海事公會、漁會都一個標準接受考驗，願賭服輸就是！

三、 該做的事、能做的事、想做的事

台灣的海事工程業一直是默默陪著台灣成長的艱苦行業之一，他們也算是辛苦的 Difficult、危險的 Dangerous、骯髒的 Dirty、離家的 Distance 的 4D 行業，他們沒有西裝革履、沒有領帶光鮮，他們個個皮膚黝黑、言談爽直的形象，往往會讓冷氣房裡幼秀的上班族看起來就是個識字不深的苦力、苦隸。他們拿命在做很多不是很多人想做的事，他們的心裡對於安全的那條線，其實比外界的人想的都還要高，他們也想平平安安做完工程後回家，和妻小一起在自己舒適窩裡，好好吃頓像樣的晚餐。

那個很爛的大漢、那個很爛的大川吉、那個很爛的海歷、那個很爛的穩晉、那個很爛的樺棋、那個很爛的高港勤、那個很爛的永康、那個很爛的裕品等等一票海事公會裡面沒什麼水準的爛公司們，咱們台灣過去幾十年來的海事建設、海事工程不就是靠這些爛公司做成的？咱們台灣過去和金馬澎等外島的一些拖帶和海事工程不也正巧就是靠這些爛公司做成的？咱們台灣過去的一些船舶擱淺脫淺、殘骸移除、污染清理工程不也都是靠這些爛公司去擦屁股善後了事的？

現在國家說要搞個綠能的離岸風電，現在國家說要本土化、在地化提升台灣的海事產業，現在國家說要強國富民提振經濟，但是，我總覺得這些政策口號後面，好像漏了一句：「本土、在地的海事公會會員們除外！」

身為一個沒船、沒做過海事工程、沒做過 4D 行業的退休老師，看到我那些很爛的好朋友們，雖然不至於是「白髮老臣心獨苦，玉玦三看君不語」的不語，但是我倒是想到了杜甫的《佳人》或許可以作文本文的結語：

關中昔喪亂，兄弟遭殺戮。官高何足論，不得收骨肉。

世情惡衰歇，萬事隨轉燭。夫婿輕薄兒，新人美如玉。

合昏尚知時，鴛鴦不獨宿。但見新人笑，那聞舊人哭。

在山泉水清，出山泉水濁。侍婢賣珠回，牽蘿補茅屋。

摘花不插發，采柏動盈掬。天寒翠袖薄，日暮倚修竹。