

# 理事長開講：再說SPS

~寫在SP、IP都不是P這一篇文章之後的補充

(中秋節 13 September 2019)

Journal of Taiwan Maritime Safety and Security Studies  
Vol. 10, No. 4

## 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\*

文章下載網址：

<http://www.safetysea.org/modules/wfdownloads/visit.php?cid=53&lid=97>

## 2008年特種用途船安全規章

- ▶ 特種用途船安全規章(2008 SPS Code)考慮到特種用途船承載的人除了船員以及乘客以外，也可能有第三類人員
- ▶ 這種「**特種人員**」是指既非乘客，亦非船員，但在該「**特種用途船上**」執行與該船舶有關特種工作的人員，但不包括「不在船上工作」之人員(s.1.3.11及s.1.2.3)
- ▶ **特種人員應該有良好的體能、瞭解船舶的配置、於船舶出港前已接受安全訓練、並能操作船上安全設備者(s.1.3.11)**
- ▶ 基於特種人員的上述特質，承載**12**個以上特種人員的船舶可以不必嚴格適用客輪的建造規範，除部分事項(例如破損穩度及艙區劃分)比照客輪要求外，其餘多採用**貨船**的建造、檢驗及發證規定(ss.1.6&1.7)

## 2016年聯合國暫時性措施的起源

1. 海事工程技術及科技的發達，出現更多新型船從事離岸工業活動，例如離岸設施的建造、維持、運作及服務提供等
2. 從事離岸工業活動的技術人員不再僅限於於船上工作者，擴及以船舶運送或住宿於該船上之人。他們被稱做「**工業人員**」，**工作的地點可能是在其他船上或其他離岸設施，不限於在該船上工作，但不應視同乘客**
3. 為了確保這些從事離岸工業活動人員的安全運送而制訂
  - 2006年運維船建造指南(2006 SOV Guidelines)將運維船 (Service Operation Vessel) 定義為主要用於將備品、物料及設備運送至離岸設施的船舶，在設計上具有住宿的功能、並有露天甲板可於海上處理貨物；2008年完整穩度章程(2008 IS Code)對離岸支援船(Offshore Supply Vessel)的定義相同

# 2016年暫時性措施的適用範圍

4

- ▶ 承載超過12個工業人員的船舶可以不適用客輪的建造規範，但仍須符合一定的標準，例如2008 SPS Code或其他產業標準(s.6)
- ▶ 此類船舶的建造除部分事項(例如破損穩度及艙區劃分)比照客輪要求外，多採用貨船的規定
- ▶ 不被列入乘客人數計算的工業人員不再侷限於在「特種目的船上」執行工作的人員，擴及利用船舶承載或住宿於船舶上，可能在其他船上或離岸設施上工作的人員(ss.1&2)
- ▶ 但不視同乘客的工業人員僅限於熟悉海上工作環境者，因此仍須滿足一定的資格要求，包括年齡需在16歲以上、體能合格、登船前已接受過STCW或其他工業標準的基本安全訓練、熟悉船舶配置及特定程序、配備個人護具等(s.4)

## 海事工程先進國家的立法趨勢

- ➔ 離岸海事工程蓬勃發展的國家大多已採用2016年暫時性措施的精神或要旨，對運維船(SOV)另訂規範
- ➔ 在這些國家所建造用於承載超過12個以上(例如承載60個工作人員)技術人員的W2W船舶，無須全面依照客輪的要求

## 相關國家的立法例

- ➡ **挪威** (IC 1-2009 rev.3, 2019年5月14日發佈)：
  1. 採用暫時性措施中對工業人員的定義(s.4)
  2. 承載超過12人以上工業人員的船舶符合2008 SPS Code 即可 (s.5.1)
- ➡ **英國** (MGN 515(M), 2014年7月31日發佈)：
  1. W2W作業模式的船舶可以依照2008 SPS Code建造(s.9.2)
  2. 該船所承載或居於船上的人員必須符合對特種人員關於體能、安全訓練及能力的要求(s.9.2)
- ➡ **丹麥** (DMA Ro Circular #24, 2017年10月23日發佈)：

比照500噸以上高速貨輪的標準建造
- ➡ **德國**：進行危險評估後，可以採取2008 SPS Code或2006 SOV Guidelines的規範建造

# 台灣的問題及可以採用的解決方式

7

- ▶ 船舶法第3條第12項對於特種人員的定義仍然是採取2008 SPS Code 的定義，因此可以排除不視為乘客計算人數者，仍然僅限於在特種目的船上執行工作的人員，若運維船載運的技術人員在12人以上，仍然必須符合客輪的建造規定
- ▶ 考量2016年暫時性措施以及其他已有離岸風電工程的國家所制訂的法律，建議將排除於乘客人數計算的特種人員擴及在特種用途船上工作、或特種用途船所承載或住宿於上，具有一定資格的技術人員，而不僅限於在船上執行特種工作之人
- ▶ **可以利用船舶法第3條第13項的豁免規定鬆綁**
- ▶ 為符合2016年暫時性建議，應明訂此類特種人員或工業人員需具備的基本要求，包括體格、年齡、最低安全訓練要求等

## 未來的立法趨勢

- 針對承載超過12個以上工業人員的運維船應該比照客輪或貨輪建造的議題，聯合國正在研擬相關辦法，該準則預計於2020年公布，2024年正式生效施行
- 公約或相關準則未馬上生效是因為不是每一個國家都有離岸海事工程，不會將此類法案列為優先適用的法規
- 台灣在離岸風電工程的開發上領先多數國家，在相關領域上的立法、執法應該是參照已有相關離岸風電產業的先進國家，而不是等待其他國家也都有了離岸風電工程後再來考慮法律的修訂。若待2024年聯合國的準則實施，台灣離岸風電工程早已全部完工

# 技術的歸技術，政策的歸政策

- 區分特種/工業人員與一般乘客的差別在於他們的體能、安全訓練與一般乘客大大不同，所以當務之急是規定我們對於這些人有什麼基本安全訓練，例如要不要要求至少有STCW、GWO或其他產業標準。以全球風能組織為例，對部分項目所要求的訓練時數就高過台灣STCW的要求，且每2年必須重新訓練一次
- 將產業人員及工作人員排除於乘客人數計算，不會牴觸航港局之前對於CTV所表達的立場
- 航港局將CTV所承載之工業人員或技術人員視為乘客，係因為要求CTV經營者取得運送業執照；而運維船依照2008 SPS Code 建造，航港局仍可要求運維船經營者取得運送業執照
- 運維船或W2W都是超過500噸的船，因此可以採用2008 SPS Code 建造；CTV因為船舶噸位一般小於500噸，無法適用2008 SPS Code，所以必須採用客輪規格建造，兩者並不牴觸

# 白話文就是

- 同意運維船或W2W依據2008 SPS Code建造，並不是降低安全標準。SPS Code只是考慮特殊目的船所載人員的特殊性，要求特殊船除部分事項(例如破損穩度及艙區劃分)比照客輪要求外，其餘採用貨船的建造、檢驗及發證規定
- 航港局主張運維船或W2W仍然必須依據客船建造、檢驗及發證，但可申請部分項目不依客船規定
- 依據2008 SPS Code建造的運維船或W2W，是比貨船還高標準的貨船；依據航港局主張建造的運維船或W2W，則是比客船還低標準的不可能被算是客船的客户
- 子曰：「君子於其言，無所苟而已矣。」那試問，不能被算是客船的客户是什麼船？

# 結論

11

- IMO生出個特種/工業人員的定義出來也就是擺明了說他們**不是**開船的**船員**也**不是**快樂搭船的**乘客**
- 這些需要符合體能、安全訓練要求的工業人員主要就是要藉由特種船到其他海上工作場域工作的特種/工業人員
- 既然這些特種/工業人員在船上的角色**不是乘客**，搭載他們的船似乎就可以**不必要是客船**
- 德國和丹麥都曾經因為採用過高而不必要的標準，要求運維船或W2W的建造符合客輪要求而造成造船業的衰頹，台灣要重蹈覆轍嗎？*(DMA Offshore Wind Industry Standards 2017, p19)*
- CTV鮮有大於500噸更無依 2008 SPS Code 建造者，與運維船或W2W站在二個不同軌道，因此航港局之前對於CTV所表達的「客船」立場不會與運維船或W2W的SPS牴觸
- 運維船或W2W經營者取得運送業執照是航港局可以提出的要求
- 如果運維船或W2W不但要依循2008 SPS Code，還要依循客船標準來建造，這樣的施政措施，是想要獨步全球，還是讓大家活不下去？