

細論船舶碰撞危機之一 - 『追越』

台北海事檢定有限公司 海事公證人 游健榮

筆者在這兩年的海事保險事故檢定工作中，船舶碰撞案件中就有二例是因為船舶在追越情況下，皆是因為雙方值班船副的瞭望疏忽所導致碰撞事故的發生，為了避免船舶在追越過程中導致碰撞事故的重複發生，今天特將塵封已久的避碰規則教科書打開，對其中的【第十三條 - 追越】條款，再拿出來複習，跟各位年輕當值駕駛員（OOW）細論一下：當船舶發生追越情況時，追越船及被追越船各應注意的事項。

當發生海上碰撞事故時，公證人受船體保險公司之委託上船執行海事責任鑑定時，除了就船體碰撞情況給予勘估外，另外會要求安排與船長、當值駕駛人員（包含船副及舵工）面談，以作出責任比例鑑定報告，當發現有一船在其航行及避碰行動當中未能嚴格遵守避碰規則的規範時，一般會就其違規次數與嚴重性判定該船是否該承擔較大的碰撞責任，以供日後保險公司理賠或法院判決時參考使用。

鑒於國內出版界對避碰規則的專書論述較少，本人除了參閱國內現有書籍外，也蒐集了境外相關資料，寫下這篇文章，主要是藉這機會跟船上當值駕駛員複習一下規則的重點以做海上避讓時參考之用。

所以，在一切依法的前提下，首先讓我們先回到學校時代的避碰教材【第十三條 - 追越】的條文：

1. 不論本規則中第二章第一節和第二節各條之規定如何，任何船舶在追越其他船舶，均應讓被追越之船舶。
2. 凡船舶自他船正橫之後 22.5° 以上之方位駛近他船時，應視為追越船。即對被追越船之相互位置而言，在夜間僅能看見他船之艏燈而不見他船之任一舷燈。
3. 當船舶對其是否在追越他船有任何疑慮時，該船應假定本船為追越船，並依規定採取適當措施。
4. 此後兩船間方位之任何改變，不得使該追越船成為本規則所稱之交叉相遇船，且在被追越船已安全被追越並分離清楚前，不得解除其避讓被追越船之義務。

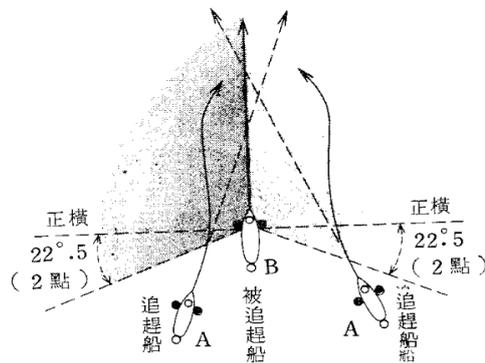
關於本追越條款的論述，參考了上海海事大學蔡存強副校長及其他學者的論點，可將其分為幾個子題逐一討論：

一、追越情況的定義與成立

1、定義

根據本條第二項的規定，構成追越應具備三個條件，即：

- (1) **方位**：後船位於前船正橫後大於 22.5° 的任何一方向上(見下面兩圖示)； - **基本條件**



動力船超越他船圖示

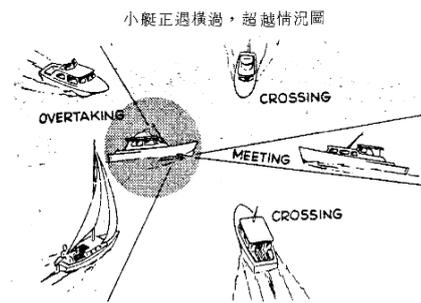


圖 13.3

追越、交叉相遇、對遇局面圖示

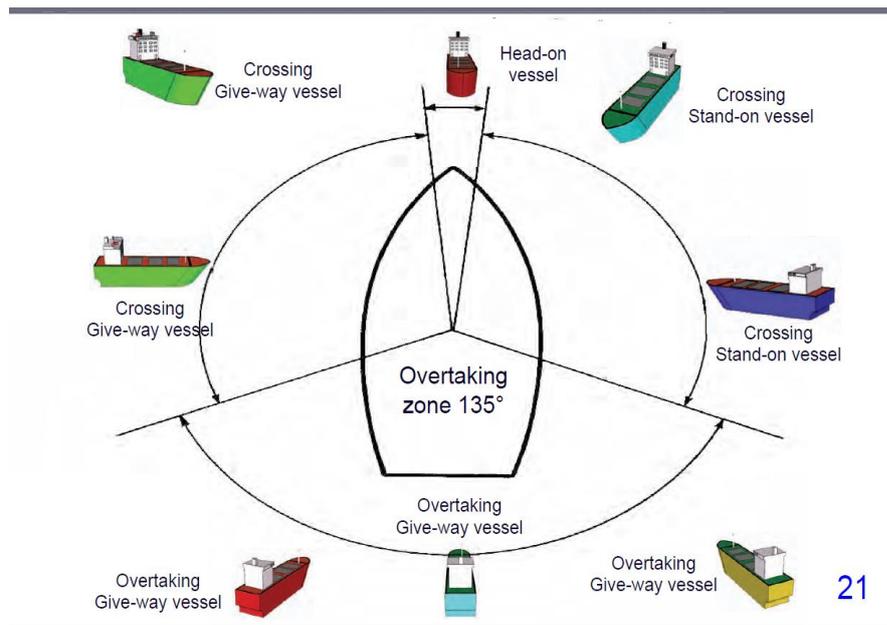
(以上示意圖摘錄自楊樹澤船長 編著乙書)

- (2) **距離**：後船位於前船艏燈能見距離範圍(三海浬)之內； - **必備條件**

- (3) **速度**：後船速度大於前船速度時。 - **關鍵條件**

『追越局面』只有在上述三個條件同時具備的情況下，才可以認為業已構成，『追越條款』才開始適用。

總之，值班駕駛員(OOW)對本船是否正在追越前船持有懷疑時，依本條第三項的精神，應立即假定本船處於追越之中，並應主動採取讓路行動，尤其是當一船位於另一船舶之任一舷正橫後 22.5° 以上任一方位線附近時(見下面圖示)，更應該注意當值的瞭望，否則將可能構成嚴重的後果。



摘自網路 <https://www.google.com>

二、追越條款的適用範圍與生效條件

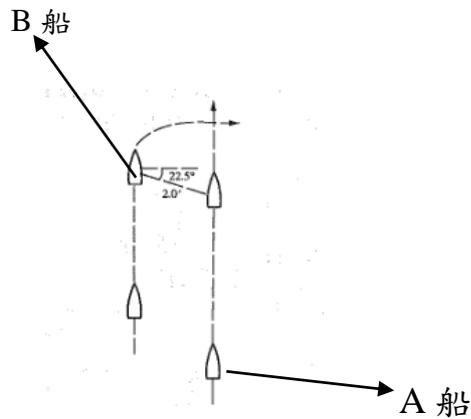
追越條款適用於互見中的任何追越船舶，也適用於《國際避碰規則》中所適用的一切水域。雖然在【第九條 狹水道】第五項條文中也對『追越措施』做了一些規範，但應認為：『第十三條 追越』條款也是適用於狹水道與適航水道。

也可以這樣說：第九條第五項實際上是對『第十三條 追越條款』對船舶航行在狹水道與適航水道中，所用作的一種補充說明。但應該更明白地指出的是：在狹水道或適航水道中，只有當前方船鳴放“一長、一短、一長、一短”（— · — ·）的船笛號聲，表示注意到並同意後方船可以追越，同時採取適當的行動，以使後方船安全通過，並且當後方船開始追越之時，第十三條條款才開始生效。

這一點，是一般當值駕駛員容易忽略的地方，認為只要我保持一定的距離，我船就可以逕行往前追越，往往造成事故發生時，雙方爭執不下的爭執點。碰撞發生時，是要以法規論定責任的，不是『我認為當時.....』可以解釋事情發生的責任歸屬。

下面以英國法院的判例說明追越條款的生效時機。1983 年的 "Manchester Regiment" 輪一案中，當事的兩船以接近平行的航向駛近，當後方船 A 船位於前方船 B 船的右舷正橫後約 22.5°，相距約

2 海浬時，此時前方船 B 船為校正羅經而突然向右轉向 90°，導致兩船相撞（參見下圖）。



摘錄自萊存強等編著之船舶值班與避碰一書

英國海事法院判決認為：在前方船轉向之前，追越條款不適用，因為兩船近乎平行航行，此時雙方並不存在碰撞的危機，也不存在追越局面，而在前方船轉向以致碰撞前應該引用【第十五條 交叉相遇局面】的條款。（即：兩動力船舶交叉相遇，而含有碰撞危機時，見他船在其右舷者，應避讓他船。如環境許可，應避免橫越他船船艙。）

另一個碰撞案例，

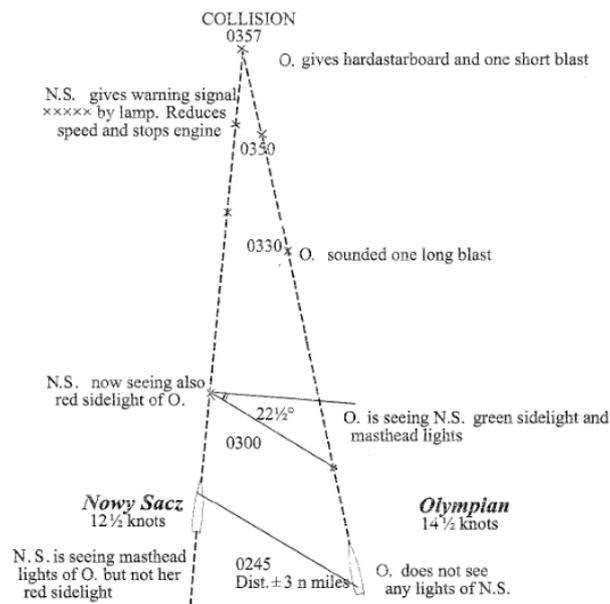


Fig. 4-2-6 Collision between Nowy Sacz and Olympian

摘錄自趙月林等編著之船舶避碰與值班一書

請讀者詳細閱讀以下的案情敘述：

於 1972 年 2 月 14 日清晨，天氣晴朗，能見度良好，在大西洋 Capt.Vincet 的南方海面上，原告 Olympian 輪與被告 Nowy Sacz 輪兩輪均以偏北航向，接近平行航行狀態；Olympian 輪最大船速 14.5kn，Nowy Sacz 輪最大船速 12.5kn。大約 0245，當 O 輪位於 N 輪正橫後大約 25~30°方位、距離約 3 海浬多時，N 輪二副發現 O 輪的兩盞桅燈，但未發現 O 輪的紅色舷燈。在同一時間，O 輪二副仍然未發現 N 輪的任何燈光；到 0300，當 O 輪方位不再大於 N 輪正橫後 22.5°時，N 輪二副發現了 O 輪的紅色舷燈及兩盞桅燈，而 O 輪二副也發現了 N 輪的兩盞桅燈和一盞綠色舷燈。

由於兩船航向與航速的持續相對運動關係，兩船以 2~2.5kn 速度逐步接近；當 N 輪位於 O 輪左正橫以及兩船以 25~30°的航向夾角交叉駛近時，碰撞危險開始出現，此時大約 0330，就在同一時間，O 輪船長鳴放長達 20~30 秒的一長聲信號（筆者註：此時應該施放急促之五短聲加上探照燈燈光信號較適宜，表示對 N 船的動態有疑慮），但 N 輪沒有反應。隨後雖然兩船都採取了避讓措施，但因距離太近最終在 0357 兩船發生了碰撞。

本案於 1997 年經英國海事法院的 Brandon 法官審理本案後，於判決書中指出：

- * 本案例中，『追越條款』的引用僅能適用於在 0300 以前，0245 當 O 輪還處於 N 輪正橫後大於 22.5°的方位時，但還需滿足兩個條件：
 - a. 需兩船間已經互見；
 - b. 兩船間已出現碰撞危機。
- * 此案不能肯定地說在 0245~0300 之間的某一時刻，O 輪可以看到 N 輪的艏燈。但是由於在 0300 時，O 輪已看到 N 輪的右舷綠色舷燈，因此，兩船在 0300 以前雖然已經互見，就已滿足第一個條件，但還不滿足第二個條件。
- * 上述情況，如果引用《國際避碰規則》，則當時兩船互見情況只能是『交叉相遇』，而不是『追越情況』。而且 N 輪未能及早採

取積極行動跟 O 輪保持適當距離，而且沒有減速以期使 O 輪在其船艙通過。

- * N 輪違反『交叉相遇』條款的規定，N 輪為讓路船，未能給 O 輪讓路，而 O 輪為直航船，違反了『第十七條 直航船舶之措施』第二項的規定，採取適當措施時機太遲。
- * Nowy Sacz 輪違反沒有讓開 O 輪的責任，應承擔 75% 的碰撞責任，Olympian 違反了太晚採取避碰措施，應承擔 25% 的碰撞責任。

判決後，Nowy Sacz 輪船東不服上訴；英國上訴法院 Stephenson 等三位法官則否定了 Brandon 法官的觀點與不同的判決，並指出：

- a. 『追越他船』(coming up with another vessel)一詞表明的是距離空間中接近的概念，但從時間概念上說，一船『追越』(coming up with)”就沒有接近的成分；
- b. 由於《國際避碰規則》的目的不僅是避免兩船間的碰撞，而且也是避免碰撞危機的產生，因而就有很好的理由來認為『追越條款』可適用於碰撞危機出現之前；
- c. 法官的結論是，碰撞的危機出現在大約 0300 顯然是確定的；和這時間點兩船互見且小於 3 海浬，O 輪追上 N 輪，並在那個時間點 N 輪為直航船，O 輪為讓路船；
- d. 最後上訴法院撤銷原判決，改判為 O 輪作為追越船應承擔 75% 責任，而 N 輪應承擔 25% 責任。

三、追越中兩船間的避讓關係

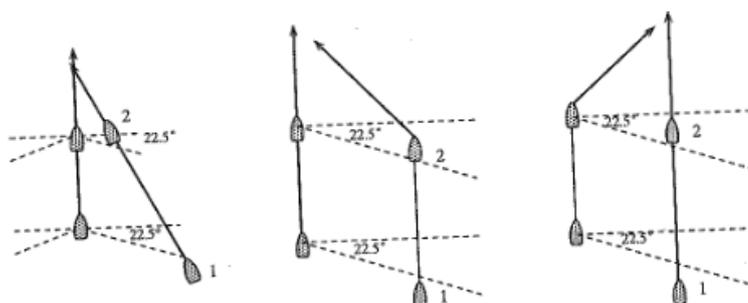
從本條第一項後段條文的規定：「... 任何船舶在超越任何其他船舶，應避讓被追越之船舶」這就說明了，當船一旦進入『追越局面』中的任何船舶均為讓路船。《規則》之所以把讓路的責任，明明白白指定給追越船，主要是追越船在避讓過程中，無論用俾或用舵避讓，始終處於主動的地位。因為兩船接近時速度不可能很快，而且追越船通常以較快的速度行駛，因此她較有可能在較早時間內目視到被追越船。

另一個說法，當兩船中的一艘船被認定為讓路船時，則另一艘船則被應視為被讓路船，亦即『直航船』，則她需依照規則【第十七

條 直航船舶之措施】行駛。

在這種情況之下，讓我們進入另一個追越期間，因雙方航進航向的變化而可能變化出來的三種局面的討論：

- (a) 追越船以小角度靠攏的航向逐步地接近，追越船從被追越船正橫大於 22.5° 的某一方位上趕上並進入被追越船 22.5° 之前的某一位置，也就是追越船從艉燈區進入舷燈區，導致兩船將處於交叉相遇局面而發展成逼近情勢(CQS)或碰撞危機(見圖 a)。



(a)

(b)

(c)

- (b) 兩船以平行的航向或擴散的航向處於追越局面之中，當追越船進入被追越船的任一舷燈區之後改變航向，以至於兩船之船向角漸漸靠攏，導致兩船將處於交叉格局而發展成逼近情勢(CQS)或產生碰撞危機。(見圖 b)
- (c) 兩船以平行的航向或擴散的航向處於追越格局之中，由於被追越船的臨時改變航向，導致於兩船各自位於她船的舷燈區，靠攏之艏向角導致兩船形成另一種交叉局面而發展成逼近情勢(CQS)或產生碰撞危機。

在以上三個狀態中，雖然兩船在階段 2 中均改變成處於交叉的狀態，但依本條款第四項的規範，『此後兩船間方位之任何改變，不得使該追越船成為本規則中稱之交叉相遇船』，且在被追越船已安全被追越並分離清楚前(Finally past and clear)，不得解除其避讓被追越船之義務。

同時，在此要特別指出：前述中第二要點的案例中，B 船雖是被追越船，她也應該遵守『已安全被追越並分離清楚』前才可進行下一個轉向措施，不可任意轉向。

請年輕當值駕駛員務必切記在心中：在航行追越中務必謹記此規範，此觀念常被忽略，導致碰撞發生。

四、追越船在追越中應該注意的問題

追越船在追越過程中需注意下列各項：

- (1) 若判斷將構成『追越』局面，追越船應依『第三十四條第三項第一款』的規定鳴放信號，以表示其意圖，並獲得前方船舶鳴放”一長、一短、一長、一短”（一·一·）的船笛號聲，表示注意到並同意後，方可以開始追越。
- (2) 應盡可能保持平行航向追越，消除逐漸縮小的航向角，以避免在追越過程中，因兩船間距離逐漸逼近，產生船吸現象；
- (3) 應保持足夠的橫向距離，即使在追越過程，有任何一船發生主機或舵機故障時，不至於產生立即性的碰撞危機；
- (4) 同時應該謹記：『追越船負有讓路的絕對責任與義務』，即使隨著兩船因船舶相對運動的改變，兩船間的相對方位也隨之在變化中，或因主機、舵機等發生故障，任一船處於失控狀態時，追越船仍不能免除其應承擔讓路船的責任與義務。

在多數的『追越碰撞事故判例』中學習到，除非『被追越船』有重大過失，一般情況下追越船必須承擔碰撞的主要責任，甚至全部責任。

例如：1968年12月30日約0515發生在印度洋的Frosta輪與Fotini Carras輪兩艘油輪碰撞案中（如下圖4-2-7），Frosta輪以18節速度行駛追越Fotini Carras輪，兩船相距2個鏈(cables)，儘管Frosta輪因為追越途中舵機突然卡住失靈而失去控制，使航向向右偏離，她也及時鳴放了壹短聲的號笛（警告：本船航向向右轉）且掛上船舶失去控制的信號，但忘了關掉桅燈；雖然Fotini Carras輪亦隨即向右轉向以避讓之，但仍然發生碰撞事故；請讀者要注意：『此追越局面從一開始就確定了Frosta輪給Fotini Carras輪讓路的義務』，但在駛過讓清楚之前(Finally past and clear)，不能因局面或船舶自身條件的變化(如主機、舵機的故障)，而改變兩船的責任義務關係。

最後法庭判定 Frosta 輪因在追越中與他船的距離過近而需承擔全部責任。雖然在追越過程中舵機失靈而引起碰撞的事故屬於特例，但本案從追越局面的責任關係與船舶條件的發展變化之間關係的角度給出了很好的參考例證(此處強調了:保持寬裕的橫向距離才是安全的追越)。

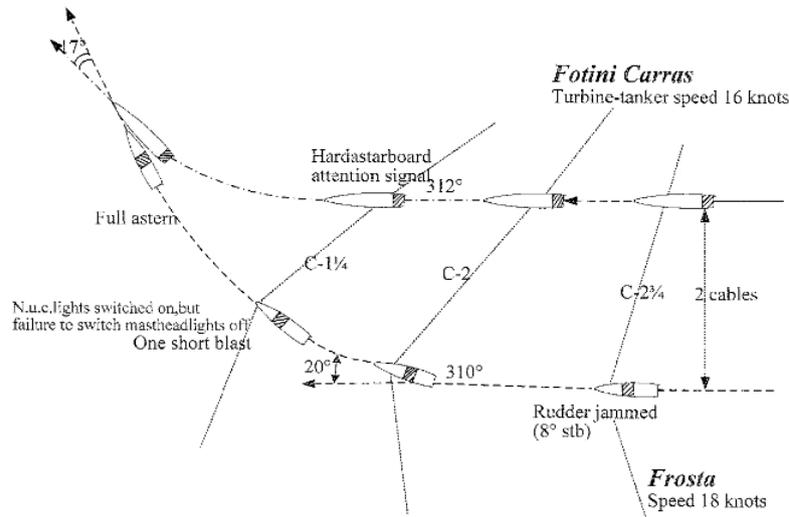
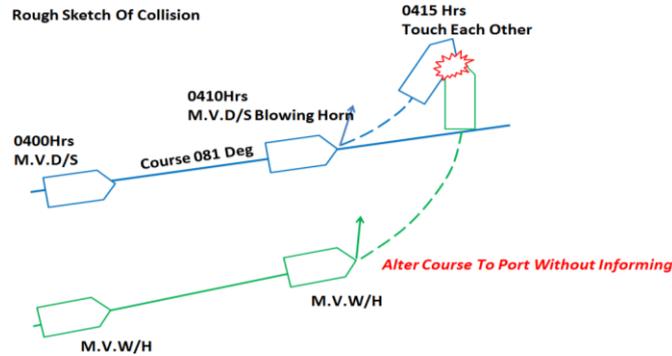


Fig. 4-2-7 Collision between *Frosta* and *Fotini Carras*

摘錄自趙月林等編著之船舶避碰與值班一書

- (4) 追越開始前當班駕駛員(OOW)應該及早判斷，追越過程的演變是否會致使兩船的航向角變成交叉局面？若是，追越船應當適當改變航向，以便從被追越船艉部通過後，再繼續實施追越。
- (5) 當最終追越過他船後，不應立即橫越他船船首，以免發展成逼近情勢(CQS)或致使產生新的碰撞危機。
- (6) 在追越過程中，對被追越船的動態，應隨時保持審慎瞭望，對被追越船的航向動態應給予前瞻性的觀察，諸如被追越船有可能的航向轉向點或被追越船與他船間的有碰撞危機時。

筆者曾在 2013 年做過一個兩船碰撞鑑定案件，案件中 M.V. D/S 本來為追越船，M.V. W/H 為被追越船，後來兩船演變成幾乎同向航行一段時間，然後 M.V. W/H 在 M.V. D/S 尚未駛過讓清楚(Finally past and clear)前，就不明原因地向左轉向(估計是到達其預計轉向點)，M.V. D/S 雖然採取緊急避讓行動向左避讓，但因橫向距離太近(2 海浬)，閃避不及，導致兩船擦撞在一起，本案目前法院仍在審理中。(參見下圖)



摘錄自台北海事碰撞事故公證報告

- (7) 在追過程中，盡可能與被追越船保持良好 V.H.F. 頻道上的聯絡，以隨時保持雙方動態協調。

五、被追越船在被追越中應該注意的問題

- (1) 航行時應保持四周適當瞭望，尤其當發現船艏部有船隻駛近時，應確認兩船間是否將構成或已構成『追越』局面。
- (2) 若判斷本船將構成『追越』局面中的被追越船，且判斷前方航道安全無疑慮時，被追越船應依『第三十四條第三項第二款』的規定鳴放信號，依序：一長聲、一短聲、一長聲、一短聲（— · — ·）以表示同意追越。
- (3) 若已構成『追越』局面，被追越船應依『第十七條第二項』的規定：直航船得保持原航向及速度航行；若前面有障礙物時，需要轉向時，則需最小限度操舵、並轉向前鳴放汽笛或施放信號以喚醒他船的注意。
- (4) 若已構成『追越』局面，發現追越船對本船的存在未注意時，且逐漸接近本船時，被追越船得依第『第三十四條第四項』之規定，應即以號笛鳴放急促之短聲至少五響（· · · · ·）表示疑慮，並同時全面性檢查本船的航行號燈狀況，尤其是艏燈及舷燈是否處於正常狀態。
- (4) 保持密切瞭望，並隨時做好船舶操縱應變措施。
- (5) 當到達航線預定轉向點前，或必須避讓他船，在實施轉向前，應該審慎度勢當前局面，以避免與追越船進入另一個緊迫局面（CQS）。

結論：航行中，謹慎的遵守值班規則跟切實的瞭望是避免海上碰撞事

故的唯一黃金規律。

作者註：本文為讓多數海上年輕駕駛員參閱，另也刊載於中華海員月刊。

參考書籍：

1. 一九七二年國際海上避碰規則公約(二〇〇七年修正) 中華民國船長公會譯印
2. 最新1972年國際海上避碰規則解說 楊樹澤 編著 曉園出版社
3. 船舶值班與避碰 蔡存強編著 人民交通出版社
4. 船舶避碰與值班(英文版) 趙月林 等編著 大連海事大學出版社
5. 網上相關資訊