

專刊暨經驗交流

細論船舶碰撞危機之一 『追越』 (一)

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。

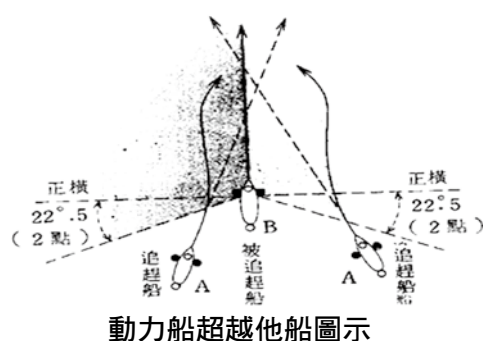
關於本追越條款的論述，參考了上海海事大學蔡存強副校長及其他學者的論點，可將其分為幾個子題逐一討論：

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

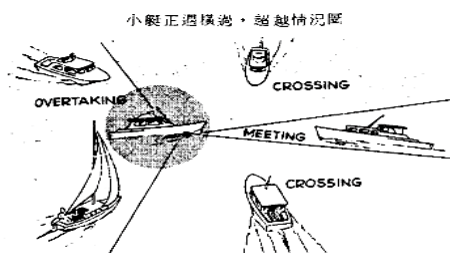


圖 13.3

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)

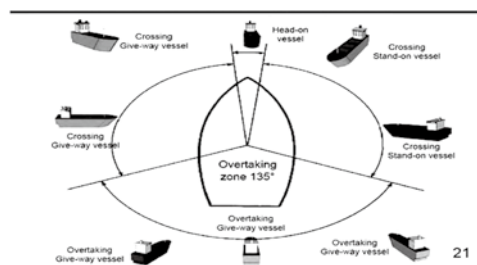
(2)距離：後船船位於前船艏燈能見距離範圍(三海浬)之內； - 必備條件

(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

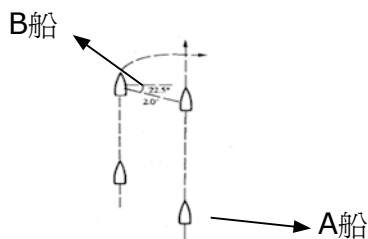
追越條款適用於互見中的任何追越船舶，也適用於《國際避碰規則》中所適用的一切水域。雖然在【第九條 狹水道】第五項條文中也對『追越措施』做了一些規範，但應認為：『第十三條 追越』條款也是適用於狹水道與適航水道。

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)。



摘錄自菜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，

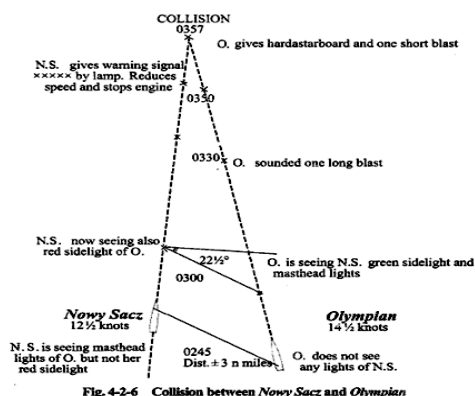


Fig. 4-2-6 Collision between *Nowy Sacz* and *Olympian*

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NowySacz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，NowySacz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輪在其船艏通過。

* 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。

* NowySacz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，NowySacz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。

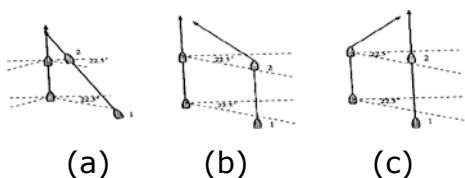
三、追越中兩船間的避讓關係

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
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)。



(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，靠攏之船向角
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
船時，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。