

專刊暨經驗交流**細論船舶碰撞危機之一 『追越』 (二)**

台北海事檢定有限公司 海事公證人 游健榮

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：

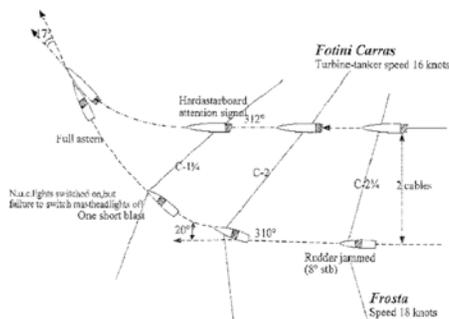
- (1)若判斷將構成『追越』局面，追越船應依『第三十四條第三項第一款』的規定鳴放信號，以表示其意圖，並獲得前方船舶鳴放“一長、一短、一長、一短”(— · — ·)的船笛號聲，表示注意到並同意後，方可以開始追越。
- (2)應盡可能保持平行航向追越，消除逐漸縮小的航向角，以避免在追越過程中，因兩船間距離逐漸逼近，產生船吸現象；
- (3)應保持足夠的橫向距離，即使在追越過程，有任何一船發生主機或舵機故障時，不至於產生立即性的碰撞危機；
- (4)同時應該謹記：『追越船負有讓路的絕對責任與義務』，即使隨著兩船因船舶相對運動的改變，兩船間的相對方位也隨之在變化中，或因主機、舵機等發生故障，任一船處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

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(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海涅)，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，盡可能與被追越除保持良好的V.H.F.頻道上聯絡，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，尤其當發現船艉部有船隻駛近時，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。

(5)保持密切瞭望，並隨時做好船舶操縱應變措施。

(6)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：本文另也刊載於船長通訊，以供船上船長於平時指導船副時參考使用。

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

