

避碰規則研究之 2 1 狹窄水道擱淺的案例 當地的船隻會不會讓路

各位朋友大家好，<https://youtu.be/2-tETIznOvY>

這是我們避碰規則講座的第 21 講，我們講到呢狹窄水道，我們看一個呢在狹窄水道擱淺的案例，那這個案例那就是一條船進港，那船上有兩個領港，然後呢臨到口子上的時候呢，兩個領港叫舵令不一樣，舵工問船長要聽誰的？船長說聽我的？那這個講話之中，船就已經擱淺。當然這是講故事，那我們的看圖識字，這個船有什麼問題，這個船了在接近 2 號紅色的這個浮標，跟 1 號的時候呢，船位就已經不對，這個可能這個領港是經驗不足，因為這個碼頭只有帶過兩次，那流水呢是從北邊下來的，往南邊推，那可能他想要再深水的地方呢，盡量靠左邊一點，等一下流水推過來的時候呢，就剛好在航道上，那事實上呢，也是如此，因為呢他前進的沒有多久呢，這個船隻呢就從左邊被退回右邊的中間，那這個大概是呢還在什麼深水的區域，流水比較強，等到水淺的地方，流水就沒有這麼強了，因為呢水流的質量，流水沒有這麼強，可是呢他原來呢，減了 15 度的 leeway, 167 度的航向走到 152 度，這個流水修正量太大，所以呢船隻就直接怎麼樣？就直接走到左邊去了，所以這個操船的，就是沒有概念啊，沒有在船頭呢抓一個目標點，來檢查呢船隻是在航道左邊，還是右邊，當然如果會使用這個雷達平行游標線的話呢，也可以用雷達平行遊標線來操作。總之呢這個船就是協調不好，船位忽左忽右，所以呢會跑去呢左邊擱淺，其實也不意外。

我們看了他分析原因，就是說呢昨天來進港的時候失敗，因為流水太強，進不去，今天呢上了兩個領港，那結果呢航道的寬度跟他什麼深度不夠呢，可能引起船隻的 Squat, 船尾下蹲，船底的水流不足，因為水淺，那還有一個原因，就是呢這個浮標的位置呢跑了 50 米，在航道的外面，因為呢海圖的比例尺不夠，所以呢沒有清晰的顯示，這港口也不知道開港多久了，哪有挖深航道是已經不錯了，可是呢夠深了沒？也沒人知道，所以呢這個就是很離譜的。其實呢現在的船要測浮標的位置呢，就派個小船開到浮標邊去，看看手錶上面的 GPS 是多少，就可以了。想當年要訂浮標的位置啦，你就要用什麼地文航海要，找目標線，要怎麼樣怎麼樣倒推過來，好這就是在狹窄水道裡面，航行的所遭遇到的困難。

現在我們再來看呢避碰規則第 9 條的 d 項，那這個就是那不要妨礙到什麼，他船的安全通行在一個狹窄水道裡面，那狹窄水道包括的狹窄水道，跟一般的 Fairway，這位就是港務局呢劃定的航道，那少於 20 公尺的船隻或者是帆船呢，應該要讓路的。船舶在捕魚的時候呢，不應該妨礙到，其他船隻在狹窄水道裡面的通行。也就是呢平常裡漁船在哪裡打漁，其他大船要讓路給你，要給你生活。可是在狹窄水道裡面，那對不起，你大哥呢要讓別人的路，因為

呢你不讓他過的話呢，那其他的船永遠也進不來，因為他在狹窄水道裡面，根本就沒有回轉操船的空間，他進不來呢，這港裡面的人，就不要生活了，碼頭橋式機貨物全部都斷路，所以呢以大多數人的利益為重，魚船要讓路。

某船不應該橫越狹窄水道或者是劃定的航道，如果他的橫越 crossing 妨礙到船隻的安全通行，妨礙到那些只能在狹窄水道裡面航行的船隻，那你就應該要等他先過。那表示呢，這個橫越船要讓什麼？這個大型船隻。在狹窄水道裡面航行，那對於大船來講呢，你可以使用霧號，第三十四條規定的霧號，就是五短聲去呢警告，意圖穿越的船隻。

我們在看呢，這個圖上面，這個大船的船尾，那有一條船正準備要橫越，照避碰規則他應該呈 90 度，最短的時間穿越。下來講的是，在狹窄水道裡面呢，在什麼？追越的時候呢，只有被追越的船，採取行動同意對方安全通過，追越的船應該要什麼？表示他的意圖，用什麼用適當的信號，34 條的音響信號，34 條的音響信號，就是呢我要追越，從你的右舷追越，就是兩長一短，我要從左舷追越，就是什麼兩長兩短，如果答應的話呢，就是一長一短一長一短，哪這個我們要看一下條文。

好狹窄水道裡面的追越呢，規定一定要有什麼音響的信號，兩長一短是要求，一長一短一長一短是同意，追越音響信號呢，其實是帆船時代的產物，哪時候船上沒有噪音，除了風聲就是海浪，那現在船隻呢主機的聲音，長年不斷傷害船員的聽力，妨礙什麼對聲音的瞭望，聽聲辨位的能力。

所以現在的船隻，那都是使用什麼 vhf 來得到對方船隻的同意，當然這是叫得出名字的船，在海上面，有很多呢私人的遊艇跟漁船，港務台也不知道他叫什麼名字，船隻可以自行聯絡，不行的話，可以請港務局幫你協調，是否可以追越，這要看當地呢港口的規定，避碰規則上面講的，好像是呢船員自己決定，其實不然，其實在港區的，就要聽的就是 Harbor Master 的規定，要不然你就是被罰錢，那如果都實在不行的時候呢，你才用音響信號，看很小的船用的是小喇叭，拉出來的聲音可能你也聽不到，所以終歸小型船是要讓大型船通過，那如果大型船要追越的話呢，一般是沒有再問小型船，自己就追了，那經常呢把小型船怎麼樣？弄沈。所以這個是不好的。最好是呢，知道當地呢船隻的文化，也就是領港知道，當地的船隻會不會讓路，如果你在日本的話呢，不管你是大阪灣還是東京灣裡面呢，領港經常都是什麼？自求多福。因為呢日本漁船小船也不是傻瓜，他會看呢船上的 mark 寫的是什麼？如果上面寫的什麼 MOL OSAKA LINE，漁船小船就會讓路，日本人的船東，就是財閥勢力大，財大氣粗，如果呢你上面寫的是 evergreen，或者是什麼韓進，那你就完蛋了，對不對？他剛好呢跟老婆吵架，有氣沒地方出，管你什麼長榮，什麼韓進，他就是衝過來撞，撞了以後呢 100%是你要賠錢，這個就是呢，所以帶到這些外國船的這些領港了，其實也是提心吊膽。

好這是看當地的情形，如果呢不同意對方追越，應該要怎麼辦？要拉五短聲，快速的五短聲，five short blast, 跟呢不同意對方橫越，懷疑的時候是一樣，拉的是五短聲的霧號，短聲是一至兩秒，長聲是四到六秒。

避碰規則只有 1 條，那是絕對不容懷疑，是皇后的貞操，這個就是呢追越船追越他船的時候呢，追越船要避讓被追越船。也就是你在後面，船速比較快的船，你要呢追越的時候呢，你負有完全的責任，你要讓呢避開前面開的比較慢的船。那你不能說啊，我急著趕路啊，請你讓路，那這個是不符合避碰規則的精神，那誰有這個權利，叫前面的小船讓路，那就是港務台的責任，所以呢避碰規則講歸講，講的都是在大海上面的，在港裡面的時候呢，會有另外一套的航路優先權的措施，port control 在做這個港口管制台的角色，才知道他們設定的航路優先權，是誰養成的習慣，是麼來做作業，要不然就是呢聽從這個地主國的領港的指揮，來呢航行。那這個就是避碰規則呢，沒有教到的，平常呢大家也很少拿著一本出來研究，到底呢誰是具有航路的優先權，一般來講，原則就是呢快的船，讓他們優先。因為進港船總是在一個減速的過程之中，他不能衝到碼頭上去撞碼頭，那出港船經常都是在一個加速的過程之中，所以讓快速的船先走，慢速的船再慢慢來，才不會呢耽誤到碼頭的運作。這個就是內海內河的航行規則，如果有長水路的內海內陸的航行的話，都會什麼限制速度，要求呢所有船隻都以 12 節的速度通行，所有船隻不管大船小船都要跑到十二節，好像你上了高速公路一樣，跑不到 60 公里，你就不准上。保持同樣速度的好處，就是呢撞船的機會就少了很多，也沒有什麼追越被追越的問題，十二節呢一般來講，這是基本的要求，可是呢對有些呢雜貨船油輪來講，十二節就是很奢侈的行為，因為那他可能加到 12 節，就是 sea speed, 他的最高速度，這種載重的船，加車減車的過程，都很緩慢。好那我們這一講，就到這裡。