

避碰規則研究之 2 7 15 條交叉相遇 有船在你右邊，你就要讓路 不足 3 分鐘的時間 <https://youtu.be/mXR3B4tveYQ>

各位朋友大家好，這是我們的避碰規則研究講座的第 27 講，上一講，我們講到第 14 條迎艏正遇 head on situation 船頭方向呢，在駕駛台站立的位置不同，會有視差問題。所以呢前桅杆的方向，並不一定永遠都是代表船頭的方向，這個呢如果有看雷達的話呢，就會有體會，這也是新進人員要注意的地方。那我們這一講要講的是第 15 條交叉相遇 crossing situation，那也是呢橫越，當兩條動力船隻在橫越的時候，並且呢會產生碰撞危機，某輪呢如果看到他船在他的右邊，就應該呢讓路，而且呢應該呢在情況許可之下，避免從他船的，避免從他船的船頭方向通過。

我們看著第 15 條寫的是輕描淡寫，兩條動力船舶在交叉相遇的時候，有碰撞危機，看到其他船隻在他右邊的呢，應該要讓路，當情況許可的時候呢，避免從他船的船頭方向通過。好啦我們看這張圖呢，是大概美國航太總署對無人船研究呢所畫出來。有關閉避規則呢，適用的角度問題，那第 15 條呢只有說看到其他船隻呢，在我們的右邊，就要讓路，事實上是不完全的。因為那並不是所有右邊來的船，都要讓路。我們的只要讓到什麼？右邊正橫後面兩點的方向就夠了，這 2 點了就是 22.5 度，那總共加起來呢就是 90 加 22.5 度，就是從船頭到右邊的 112.5 度。哪為什麼這個無人船呢，他要讓到呢 120 度？自己多加了 7.5 度，因為呢避免混淆的情況，也就是多加了 7.5 度的優良船藝。

說時遲那時快啊，這個第 15 條的精神，就是說呢，你看到右邊船的紅燈的時候，你就要什麼讓路，問你看到他的尾燈啊，你也是要讓路，總結起來呢，有船在你右邊，你就要讓路。只不過能讓路的義務，是不一樣的，一個是根據呢交叉相遇，看到紅燈讓路，一個是根據能 13 條追越船哪，有在追越的時候，你要讓路，是對右邊的來船而言。

好現在我們總結一下呢。第 13 條 14 條跟 15 條。那十四條他畫了 30 度，那實際上呢，應該是到 15 度就夠了，第 13 條追越追越呢依照規則的是什麼？要從右舷正橫之後的 2 點開始，也就是 112.5 度開始，到左舷正橫之後的兩點，呢應該是 135 度，還是多少。總之呢就是灰色的區域，那這個話的是 90 度呢這，是 NASA 給這個無人船呢比較多一點的空間。那總之我們看右邊呢，從船頭開始藍色區域十三條要讓路，綠色的區域交叉相遇你要讓路，從後面灰色區域，應該是本船，應該要直行，別的船要讓路。別人在追越我們，別人要讓我們的路。那從左邊看呢，船頭的左邊零到 15 度，那它這邊畫的是 15 度迎艏正遇，我們呢也要讓路，要向右轉，一般船上，是以航行燈遮蔽的角度規定，那如果是在往左邊 6 度，或者是 7.5 度方向接近的船隻呢，本船就要什麼直行，保持航向航速，這樣呢讓對方的船呢，可以知道本船的動向，應該要從本船的船尾通過。哪這是規則規定，就是我們看到別人的紅燈要讓路，

哪別人如果看到我們的紅燈，他要讓路。那我們看到別人的綠燈，那我們就要保持直行啊。這次規則的精神，但是呢條文的寫得不清不楚。

好我們看到了這個，就是常會輪跟亞歷山大一號兩條船的爭議，那我們看到碰撞點呢是在航道出口 1 號浮標的，也就是 0.4 海哩的距離，那換算成船隻的長度呢，0.4 海哩就是 1852 公尺的一半，926 公尺減去 185 公尺，大約 740 公尺，長慧輪是 300 公尺的長度，740 呢就差不多是兩倍半的船長，好這個呢 2 倍半的船長呢，對於一般的貨櫃船隻的迴轉來講，是不夠的，那這個就是呢英國的海事報告的錯誤的地方。他認為呢有四個 Cable,長慧輪要左轉要右轉都可以啊，我們要看了這個船的這個碰撞的爭議，是在什麼要適用於哪一條規則？

那再碰撞發生之前呢，長慧輪是在什麼?航道裡面。也就是浮標航道裡面，像我們現在看到在 2 號浮標的位置，那這個亞歷山大一號的位置呢，是在浮標航道的外面，正在慢速的接近。兩條船呢都不知道五分鐘之後呢，就會發生碰撞事件，所以呢大家都不知道，那可是呢亞歷山大一號認為，這個要出航道的長慧輪呢，要從他的船尾通過，所以呢他就要施展優良船藝，要呢橫越航道上，讓什麼長慧輪從他的船尾通過。長慧輪呢認為領港告訴他，航道外面這條船，會等他出港，所以呢也沒有採取呢持續的瞭望，就假設呢這個亞歷山大一號會讓路給他，自己呢就是趕快開走，就沒事了。結果呢等到到了一號浮標，像現在圖形這個 2340 的時候呢。亞歷山大一號船的船頭，已經伸到航道裡面了，這個時候離碰撞，只剩下兩分鐘，那這個這個時候，如果呢長慧輪即時觀察呢到亞歷山大一號的動向，也許還有機會，可以呢或是向左轉，但是不足 3 分鐘的時間，對任何一條要避碰的船隻來講，都是致命傷，因為呢船隻要完成一次轉向，一般需要 3 分鐘的時間，所以剩下兩分鐘就來不及了。況且什麼長慧輪的注意力，又被什麼 f 港務台跟領港的呼叫所中斷，雖然他們一直叫他右滿舵，右滿舵，但是呢他呢反應不過來，打了右滿舵 15 秒以後，就撞船了。那當然因素很多嗎，這邊的爭議，就是什麼?對亞歷山大一號來講，在航道的外面，長慧輪在航道的裡面，那這兩條船算不算是交叉相遇，那依照 15 條的規定來講呢，只要看到他船在你的右邊，而且有什麼碰撞危機，事實上這兩條船撞在一起嗎，雖然他們都很莫名其妙，那這時候應該呢，誰要讓路？亞歷山大一號要讓路，可是呢亞歷山大一號認為呢，港務台指示長慧輪要從他的船尾通過，亞歷山大一號要符合港務台的要求的話，應該要什麼?開道航道的外面，從左邊穿越航道，到航道的右邊，長慧輪呢才有辦法，從他的船尾通過啊，也許呢，四個 Cable 對一條油輪來講，他要轉向是足夠了，因為油輪呢是圓船他的轉向呢啟動很快，但是對貨櫃船的轉向來說呢，是不足夠的。貨櫃船能需要 6 倍船長的距離。那油輪的可能需要 3 倍的船長就夠轉向了。這個案例的情形，就是法官認為，亞歷山大一號在航道外面，長慧輪在狹窄水道裡面，這兩條船不是交叉相遇，亞歷山大一號船不負有什麼避讓的責任。那這個就是狗屁啦，因為這兩條船的碰撞點，誰也知道是在航道外面，那既然碰撞是發生在航道外面，亞歷山大就有空間避讓，他就應該讓路。現行避碰規則的要求呢，就是什麼不知道，碰撞點在哪裡？只有看現在目前的船在哪一個位

置。就大家胡亂猜測，應該是用交叉相遇？還是要用什麼要用狹窄水道的規定？但是碰撞點是在航道的外面，為什麼大家都不知道碰撞點在哪裡？這就是避碰規則的缺點，都不知道在哪裡會發生碰撞？只有用什麼羅經方位是否有變化？來做碰撞危機的判斷。這就是什麼，以前的規定是已經呢。跟時代的需求不一樣，那這個在我們長慧輪的 case 裡面呢，有很詳細的說明。哪各位呢就是知道這麼回事，你是交叉相遇呢？還是狹窄水道？那應該以碰撞點為主。