

第13条 追越

2. 一船正从他船正横后大于22.5度的某一方向赶上他船时，即该船对其所追越的船所处 的位置，在夜间只能看见被追越船的尾灯而不能看见它的任一舷灯时，应认为是在追越中。
3. 当一船对其是否在追越他船有任何怀疑时，该船应假定是在追越，并应采取相应行动。





追越

• 构成条件

• 方位:

- 后船位于前船正横后大于22.5度的任一方向

• 距离:

- 通常认为后船距离前船3海里时开始适用

• 速度:

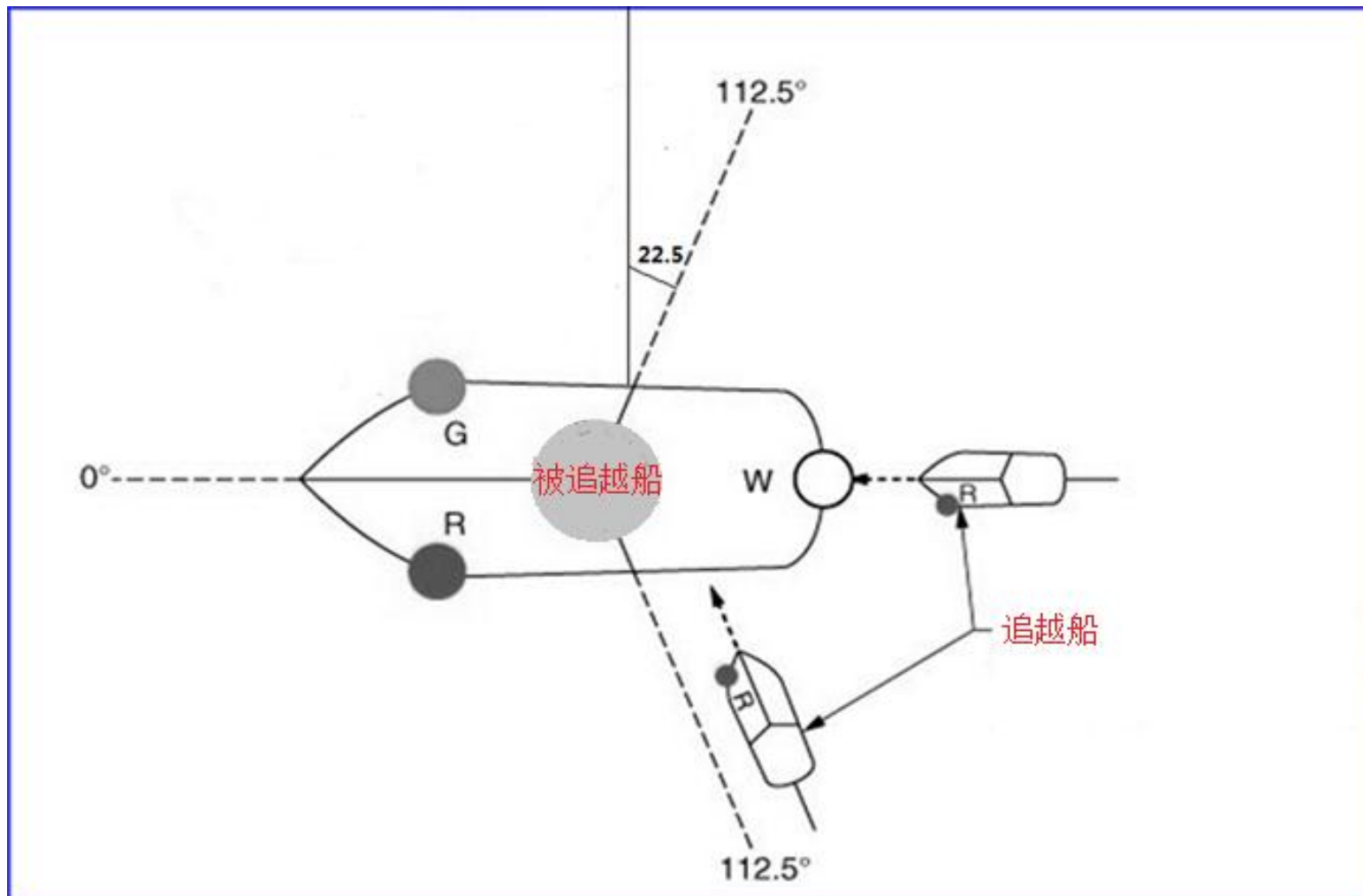
- 赶上他船;
- 后船速度大于前船速度。

• 不以碰撞危险为前提

• 后船怀疑，假定追越成立



追越





追越

• 距离：

- 通常认为后船距离前船3海里时开始适用（满足其他条件时）。
- 规则对于两船的位置关系的解释应是针对方位（即后船位于前船正横后大于 22.5° 的方位）而言的，而不是指两船间的距离。
- 因为他船尾灯的能见距离是未知且不确定的，号灯的可见距离与能见度是不相同的。





- 夜间，如果看到他船尾灯，对于两船的位置（指的是方位而不是距离）关系的确定不存在什么问题，也不必考虑两船的实际距离与他船尾灯的可见距离问题，如果看不到（也看不到其他号灯），则不属于互见，追越条款也不适用。
- 但在白天的情况则并不如此简单，因后船无法确定能否看到前船尾灯（即使处于前船正横后大于 22.5° 的方位，而且已经看见他船），因此也不应涉及尾灯的可见距离问题。
- 但在能见度良好时，并不是两船的距离（已经看见）无论多大，追越条款都一定适用（符合条件2，3时），这与其它局面或碰撞危险的确定相似，需要根据当时环境情况以及海员通常做法确定条款的具体适用时机。



•速度：

- 赶上他船；
- 后船速度大于前船速度。
- 对这种局面的判断可根据方位或距离的变化来判定，可能的情况有：
 - 夜间，后船先看到前船尾灯，后来又看见前船绿舷灯和桅灯（由于后船赶上前船引起，而不是前船转向）；
 - 看到他船的势态发生变化（反舷角变小）；
 - 距离逐渐减小；
 - 反舷角变小及距离均变小。



- 碰撞危险：

- 不以碰撞危险为前提；

- 严格地说，无论是否形成碰撞危险，均构成追越局面（符合条件时），追越条款都要生效。
 - 这一规定的意义不在于对碰撞危险的认识和确定的困难本身，而是如果追越以碰撞危险为条件，则在不存在碰撞危险的追越（或追越初期）中免除了追越船的让路责任，而由于其他原因或（追越后期）存在碰撞危险时，则由于局面的变化可能无法确定追越局面，反而可能使追越船变成了直航船。





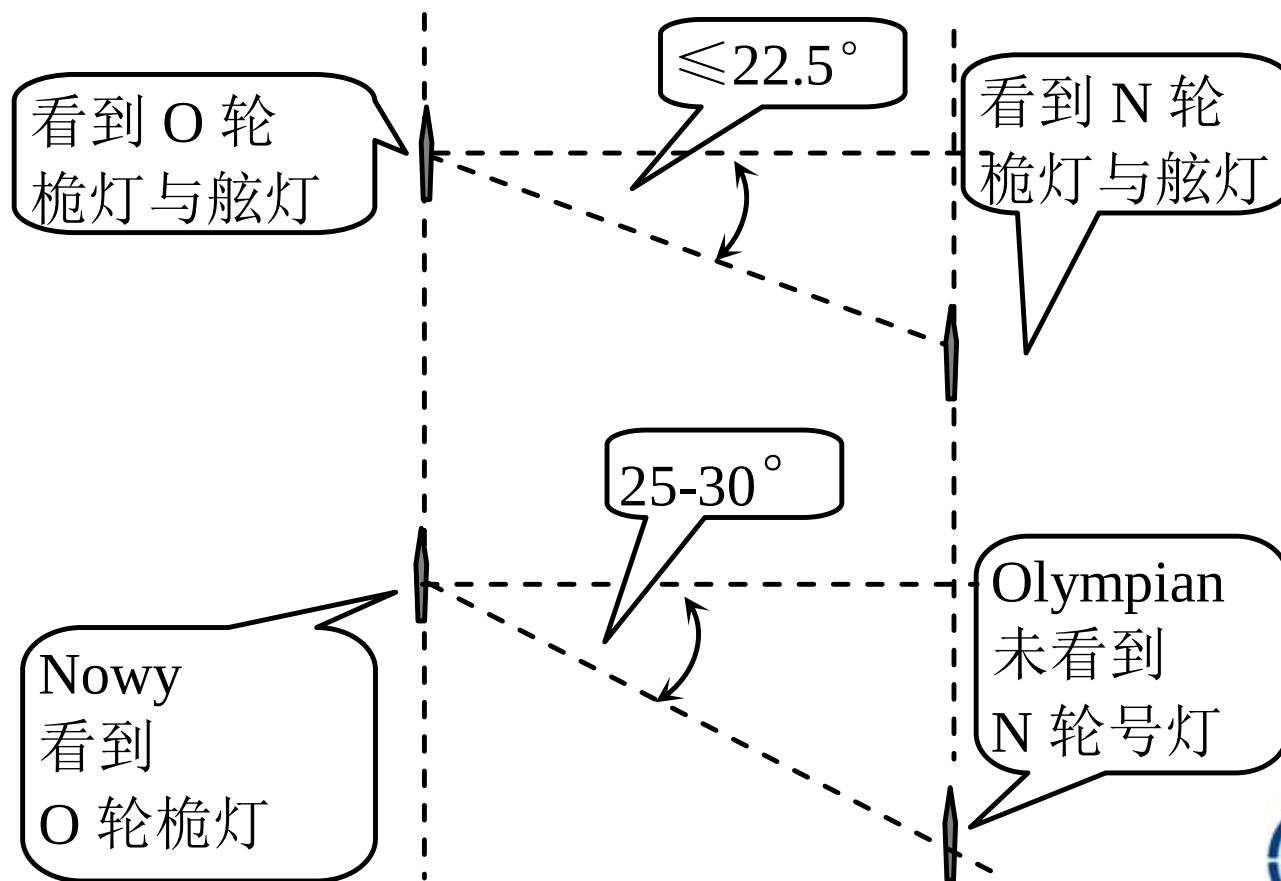
- 对于规则是否适用没有碰撞危险的追越，自古（十九世纪末）以来就存在争议：
 - 英国法院的某些法官认为追越条款的适用必须考虑当时两船是否存在碰撞危险，Brandon法院法官便是持这种观点的代表，他在几次碰撞案件的审理中一直坚持上述观点



• 案例一

- 1972年2月14日凌晨，天气晴朗，能见度良好，在圣文森特海角南部大西洋洋面，原告Olympian 轮与被告Nowy Sacz轮均以偏北航向，接近平行航行；O轮最大船速14.5kn，N轮最大船速12.5kn。大约0245，当O轮位于N轮正横后大约 $25^{\circ}\sim 30^{\circ}$ 方位、距离3nmile多时，N轮二副发现O轮的两盏桅灯，但未发现O轮的红色舷灯。在同一时间，O轮二副仍然未发现N轮的任何灯光；到0300，当O轮方位不再大于N轮正横后 22.5° 时，N轮二副发现了O轮的红色舷灯及两盏桅灯，而O轮二副也发现了N轮的两盏桅灯和一盏绿色舷灯。
- 由于两船航向与航速的相对关系，两船以 $2\sim 2.5$ kn航速逐步接近；当N轮位于O轮左正横以及两船以 $25^{\circ}\sim 30^{\circ}$ 的航向夹角交叉驶近时，碰撞危险开始出现，此时大约0330，就在同一时间，O轮船长鸣放长达 $20\sim 30$ s的一长声信号，但N轮没有反应。随后虽然两船都采取了避让措施，但因距离太近最终在0357两船发生了碰撞。

追越





追越

- Brandon作了如下的判决：
 - 追越条款两个条件，即：两船处于互见之中；已出现碰撞危险，只有在这种情况下，追越条款才适用。
 - 在0300时，O轮已看到N轮绿舷灯，因此两船在0300以前已经互见。
 - 交叉相遇局面而不是追越局面。
 - N轮违反“交叉局面”条款的规定，未能给O轮让路，而O轮违反“直航船行动”条款第2款的规定，采取行动太迟。
 - N轮应承担75%责任，O轮应承担25%责任。





追越

- N轮上诉，英国上诉法院Stephenson等三位法官否定了Brandon的观点及其判决：
 - 追越条款暗示的条件是，它适用于两船行驶以致构成碰撞危险的情况，过去已有给人深刻印象的司法解释；
 - 追越条款中“赶上他船”一词表明的是空间中接近的概念，但从时间上说，一船“赶上他船”就没有接近的成分；
 - 由于《规则》的目的不仅是避免碰撞，而且是避免碰撞危险，因而就有理由认为追越条款适用于碰撞危险存在之前；
 - 在碰撞危险出现之前，一旦追越船正在赶上被追越船，可以正当地说追越条款就开始适用。
 - 最后上诉法院撤销原判决，改判为O轮作为追越船应承担75%责任，而N轮应承担25%责任。



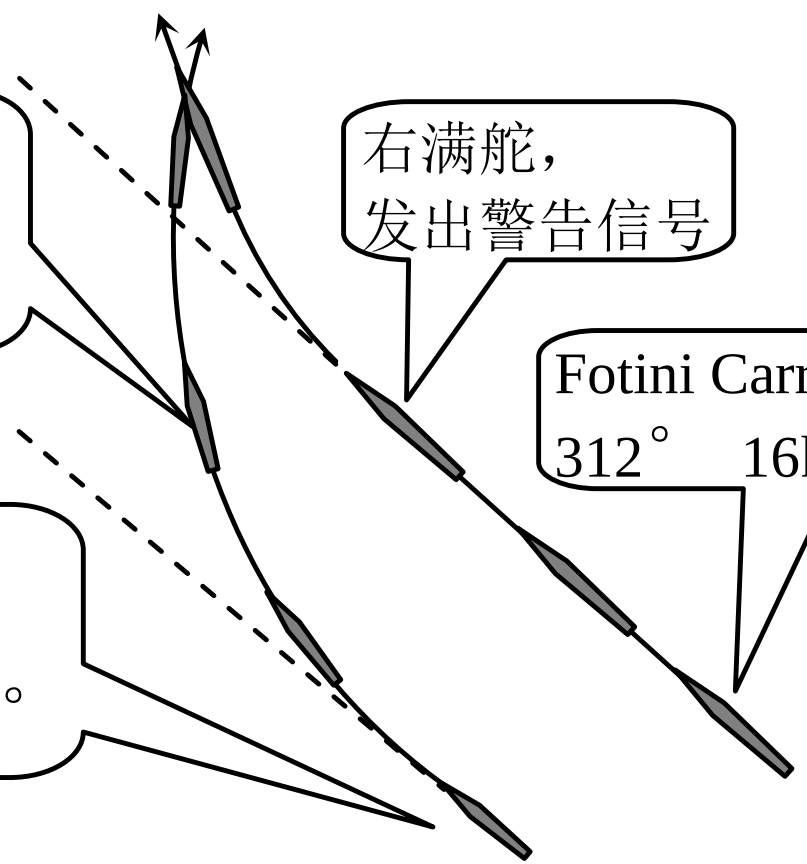


追越

- 案例2
- 1968年12月30日发生在印度洋的Frosta轮与Fotini Carras轮碰撞案中（如图4-2-1），尽管Frosta轮因为（后来）舵失灵而失去控制，但追越局面从开始就确定了其给Fotini Carras轮让路的义务，在驶过让清之前，不能因局面（或船舶条件）的变化改变两船的责任关系，最后法庭判定Frosta轮因在追越中与他船的距离过近而承担全部责任。虽然在追越过程中舵失灵而引起碰撞的事故属于特例，但本案从追越局面的责任关系与局面（船舶条件）的发展变化之间关系的角度给出了很好的例证。



追越



The diagram illustrates a ship overtaking maneuver. A dashed line represents the initial course. A solid line shows the ship's path as it turns to the right to pass the vessel being overtaken. Arrows indicate the direction of travel along the path.

鸣放声号，
显示失控灯，
停车，倒车

右满舵，
发出警告信号

Fotini Carras
 312° 16kn

Frosta
 310° , 18kn
舵轮卡在右 8°



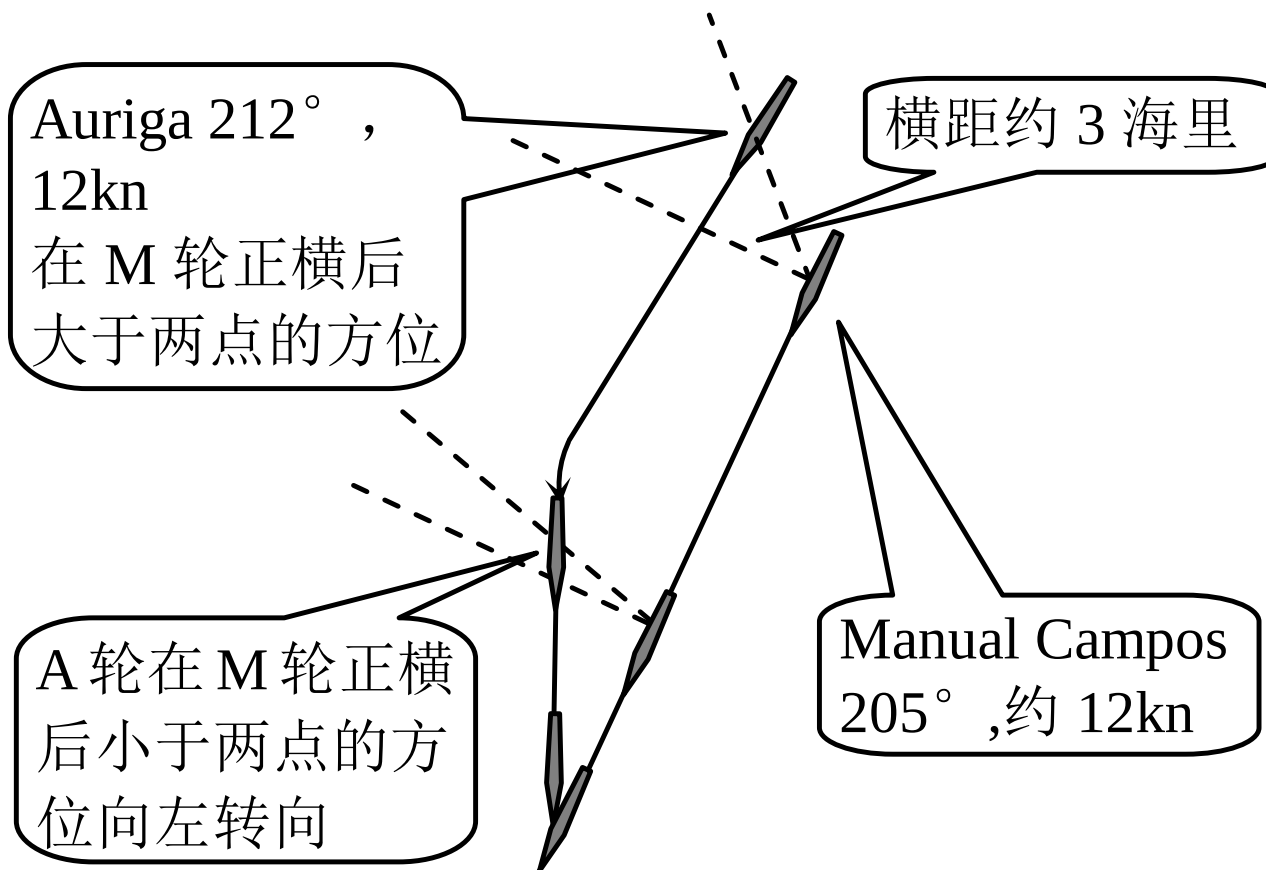


追越

- 案例3
- 1976年对1973年1月11日发生在大西洋西班牙西岸的 Manuel Compas轮与Auriga轮的碰撞案的审理中，Blandon法官仍（在案例一上诉前）认为追越条款只有在两船之间存在碰撞危险时才适用。
- Auriga轮在位于Manuel Compas轮正横后大于 $22.^\circ 5$ 的方位时，两船的航向呈 7° 的交角发散，而不存在碰撞危险，后来Auriga轮在位于Manuel Compas轮正横后小于 $22.^\circ 5$ 的方位向左转向而与后者构成碰撞危险，Blandon法官认为适用交叉相遇局面条款，但Auriga轮的转向行动造成了碰撞危险，因而承担较大的责任（60%）。



追越





追越

第13条 追越

3. 当一船对其是否在追越他船有任何怀疑时，该船应假定是在追越，并应采取相应行动。





追越

- 存在怀疑的情况：
 - 赶上他船，有时看到他船尾灯而有时又看到舷灯；
 - 赶上他船，并且能同时看见他船的舷灯和尾灯；
 - 赶上他船，并且能看见他船的舷灯和桅灯，但不清楚是否看见过他船尾灯；
 - 白天赶上他船，位于可看见的他船正横后，但不清楚他船反舷角，且距离较近；
 - 白天赶上他船，位于可看见的他船正横后大于 22.5° 的方位，但距离较远，不清楚距离是否适用追越。



追越

- 判断追越局面应注意的事项：
 - 如后船对本船是否在追越前船有任何怀疑，不论是是否存在碰撞危险，应假定在追越；并承担让路责任，直到驶过让清他船。
 - 当前船对位于其右正横后 22.5° 的他船是否在追越本船有怀疑时，应假定两船为交叉相遇局面。





追越

- 下列局面应视为追越：
 - 夜间，看到他船尾灯，并赶上他船时；
 - 白天，位于可看见的他船正横后大于 22.5° ，且距离小于3海里时，并赶上他船时；
 - 夜间，先看到他船尾灯，后来又看见他船绿舷灯和桅灯(由于本船赶上他船引起，而不是他船转向)。

