

# 避碰規則條文解釋與演變對碰撞責任判定的可能影響

基隆港引水人 方信雄

## 一. 前言

眾所周知，國際海上避碰規則的制定，乃為防止船舶碰撞，確保船舶航行安全，並規定船舶在海上航行時必須共同遵守的海上交通規則。基本上，海上避碰規則乃是將自古以來船員的部份「習慣」予以明文化的產物，而「習慣」在海上航行與冒險活動中一直扮演著極為重要的角色。

毫無疑問地，一切的習慣，都是由最初的不習慣開始，一旦習慣，便覺得一切都是如此的理所當然。《韋氏新國際字典》對「習慣」(habit)所作的解釋包含：服裝、體態、體質、習久成自然而漸失抵抗的性癖、複習而成的性習或趨勢……等等；另一方面，與該辭典同樣負有權威盛譽的《英國牛津大辭典》則同樣有類似的注解：如癖好、氣質、體質、習性、服裝……等等。這兩部大辭典均以「服裝」解釋「習慣」的意義，因此吾人可以推測：「習慣和我們每天生活中不可或缺的衣服一樣，和我們有著形影不離的關係，因為「習慣」也和衣服一樣初穿時感覺不自然、彘扭，但穿久了以後就可能開始喜歡上它，而且捨不得把它丟掉」。綜合該兩部辭典的解釋：「習慣」代表人類行為中較固定、常出現的行為，可能是不斷學習而來，但與體質、氣質等先天因素亦有相當程度的關聯。

故而若從「習慣」的角度來看，則意味著國際海上避碰規則本質上就是海員奉行的常規(the ordinary practice of seamen)。然因海上狀況變化萬千，加諸操船方式亦可能因特殊或受限水域影響，使得避碰規則僅能就一般常態性狀況作原則性規定，難以一一予以強制或具體明訂，條文中更存有諸多保留餘地的文字，如「情況許可」、「如屬必要」、「於安全且實際可行時」等非絕對性用詞。而簡潔為制定此等規則的主要考量，因為這些規則必須被清楚的瞭解，並據以採取適當有效的措施。當然規則條文的解釋(Interpretation)更是重要，因為在船舶交會的複雜情況下，務必作出正確判斷並採取適當措施，而為達到此一目的，早期的船長與駕駛員都被要求逐字詳讀並默背避碰規則。猶記得許多優秀用功的前輩，昔日參加國家考試為取得高分，甚至連逗點、句號的位置都默背了。

現行 1972 年國際海上避碰規則，乃是 1910 年若干海運國家協商制定《1910 年布魯塞爾海上避碰規則》後，復經國際海事組織與各傳統海運國家針對海上環境與海上活動的變遷，進行多次研討修訂的成果。儘管如此，各界對現行避碰規則仍存有不同見解與適用上的疑問，也因此海運社會對這一部供全球海員奉行的避碰規則每有不夠完備之議。從往昔的經驗得知，任一新訂公約或規則公布施行或生效後，究竟會產生什麼適用疑義或問題，通常須要相當時間的累積才會突顯出來。

另一方面，最讓海運界不解的是，避碰規則的主文也不過 38 條，幾乎所有航海科系畢業學生與航海員都是必修且熟背過，而且考試也都知道如何作答並

通過測驗，但是涉及避碰規則的船舶事故率就是居高不下。因此吾人著實不解為何在教室課堂上眾生皆知且懂的避碰規則，一旦人到實船上就完全破功了？

顯然航海從業人員對避碰規則的誤解與未能靈活運用，應是造成當前即使在避碰規則的約束下，船舶碰撞事故未曾稍減的主因。當然航海員專業素質不良與經驗不足，進而不知判斷危機與風險的存在，亦是不容忽視的原因，而非僅是規則制定完備與否的問題。

至於船舶碰撞事故原因的探究，我們通常所看到的解釋不外：運氣不佳、瞭望不足、情境警覺不夠，甚至是不當使用或誤用特高頻無線電話等人為疏失。事實上，此等歸因於人為疏失的結案理由，常常不一定是真正的事故原因。

## 二. 海員常規的意義

「常規(ordinary practice)」一詞係指理所當然、傳統實務、例行作為之意。很顯然的，「海員常規」當指海員通常會知道的知識、經驗及習慣性的實務。例如：

1. 早期環保法規不甚嚴謹時代，船員在甲板上小解或倒垃圾前必先測風向；
2. 船員施行油漆工作時，口袋或隨手必攜有破布或棉紗，以便隨時善後清理。
3. 天候、海況不佳時，餐盤底部務必墊以濕棉布，以防杯盤移動。

凡此皆係勿庸特別叮嚀的海員習慣與常規，更是傳統海員的固有技藝 (Seamanship)。毫無疑問地，若不遵守與履行此等傳統習慣與知識，根本無法完成海上的正常運作，甚至會衍生安全問題。

至於本文論及之「海員常規」，乃針對 1972 年避碰規則第二條第一項規定，航海員不得以「常規」需要為由，作為不遵守規則的辯駁條件之一進行探討。基本上，除了在航海人員考試外，吾人最常看到「海員常規」一詞的場合就是海事評議或海難審判的裁決書主文。

而在船舶避碰領域中，一般海員航行海上的基本知識、常規或習慣；如

1. 航行中船舶務必遠離錨泊船；
2. 霧中航行，船舶務必開啟雷達運轉；
3. 沿岸航行必須考慮淺水效應；
4. 當兩船在河道彎曲處趨近時，頂流船必須等候順流船先行通過，等皆是。

船舶碰撞，除了機器故障、戰爭或不可抗力的自然因素外，現行海事評議或海事審判中，只要遇有船舶涉及不遵守避碰規則中，對所謂「追越」、「交叉相會」、「迎首正遇」等三種情況下規定的航行(避碰)方法，通常都會被認為違反「海員常規」，並據以判定其違反海上避碰規則之規定，進而課以相對的事故責任。因為實務上，除了潛水艇與水上飛機外，海員航行在海上遭遇他船的相對態勢，幾乎不會脫離此三種模式。

根據 1994 年到 2010 年日本海難審判廳的統計，自從 1972 年國際海上避碰規則生效施行以來，歷年日本海難審判中，因不遵守上述規定的航行(避碰)方法，致被判定違反「海員常規」的案例，從 1994 年的 29.09%，增加至 2010 年的 47.83%。從此統計資料明顯得知，在此期間違反「海員常規」項目的案例大幅增加。然而，

最令當事人困惑與難以認同的判決結果就是，「海員常規」一詞的定義與標準並不明確，例如有 100 件違反「海員常規」的判決，就有 100 種不同的判定基準。而海難審判廳也從未具體定義或闡述什麼作為與不作為是違反「海員常規」？也未針對各違反「海員常規」案例間，究竟具有那些共通性與類似性進行分析，更沒有適當的機制或管道將判決依據回饋給現職海員參酌。似此，終將造成無止無盡動輒以違反「海員常規」為由輕率判定的案例。不容否認地，此與海事審判者的專業背景有相當程度的關聯。事實上，國內亦有類似判定傾向。

處此背景下，我們不禁要質疑，海員在海上避讓他船的情況下，究竟要採取如何的行動才算是符合「海員常規」？反之，論者亦擔心「海員常規」一詞動輒被便宜行事的審判(法)官無限上綱的引用與擴大解釋。於此也特別突顯出海事評議委員與審判官的專業背景與素養的重要性。

可以理解的，意涵相同的條文在新、舊版本的編排配置不同，應與立法者對「海員常規」的觀點不同有相當關係，當然亦隱含有專業素養才是船舶避碰的根基之立法思維。

因此要求海員採取符合「海員常規」的行動，乃是船員在讓船當下依據航法規定所作的自身判斷。而依據該判斷所採取的行動是否具有妥當性，當然有值得探討的必要。因為船舶碰撞事故不僅難以預防，而且除了船員的判斷與所採行動外，每有其他事故肇因存在。

### 三. 新、舊避碰規則的演變與差異

如同前述，現行避碰規則曾歷經多次修訂，但修訂幅度不大，故而本文特列出部份關係海員權責的已修訂條文加以探討，期以廣收拋磚共鳴之效。

#### 三.一 直航船與讓路船的權責認定

首先，有關直航船的避碰作為與責任。1972 年避碰規則第十七條(直航船舶之措施)第一項第二款：「直航船舶，當發現應讓路船舶顯然未依本規則採取適當措施時，亦可單獨採取措施，運轉本船，以避免碰撞。」，明確地解除了 1960 年避碰規則第二十一條規定直航船應「嚴格保持航向及船速」的義務。

並在第八條(避碰措施)第一項加入「應及早明確地採取措施，並注意優良船藝之施展」的規定。故而從碰撞責任歸屬的角度觀之，第十七條的立法旨意當在於一旦碰撞發生時，無論直航船及早或延遲採取行動，或不論其採取的行動為何，直航船都無法逃避其責任。亦即直航船所採取的避碰措施比起 1972 年避碰規則制定之前，更被加強要求所採行動必須依據合理的判斷。

似此，要求直航船方面作出合理判斷的意義乃是，允許直航船在會船初始，即可無視應先保持航向、船速並密切觀察形勢演變的規定，與單方面自主操船以避免碰撞的操作可能衍生的負面影響。很明顯的，此舉極可能會誤導應讓路船舶，進而使其產生期待直航船避開航路的想法。似此，極可能成為損害避碰規則法規穩定性的原因。

針對此一疑慮，1972 年避碰規則特在第十七條加入第四項規定：「本條之規定，並不解除讓路船舶之讓路義務」，以強調避讓船的固有避讓義務，不因直航船在特殊環境與情況下衍生的責任分擔，而稍有減免。

可以理解地，「及早、明確」原則的引進，旨在提昇海員採取避免碰撞行動的積極性，然而「及早」一詞的定義仍引發各方不同的觀點與爭議。

### 三.二 最有助於避免碰撞之措施(best aid to avoid collision)

1972 年避碰規則第十七條第二項：「不論任何原因，應保持其航向及航速之船舶，發現本船已逼近至僅賴讓路船之單獨措施，不能避免碰撞時，應採取最有助於避免碰撞之措施」。此規定旨在強調，在特殊環境與情況下，應讓路船舶單方面的運轉無法避免碰撞時，直航船亦應承擔的避讓責任。

船舶在海上遭遇他船，進而衍生成具碰撞可能的局面時，實務上相遇各造通常都會期待他船採取「最有助於避免碰撞之措施」，這不僅是海員(一動不如一靜)的習慣更是通病，此或許與海上空間及海員職場悠閒的因素有關。儘管如此，採取「最有助於避免碰撞之措施」仍是所有海員的共識。

究竟什麼才是「最有助於避免碰撞之措施」？基本上，只要當事人本著盡最大努力 (Due diligence) 與注意之態度，積極採取避碰措施就應算是採取「最有助於避免碰撞之措施」。當然若從技術層面觀之，前述避碰措施的成效有無才是能否化險為夷的主要關鍵，這也是所有合理、謹慎的海員在實務上的共識。

因此，吾人的探討應聚焦於常成為爭議各造間的攻防重點，亦即「最有助於避免碰撞之措施」的啟動時機及實效。如前節所述的「及早」，究竟要早到何時才算「及早」？常是判定事故責任的爭議焦點。一如日本學者藤崎氏主張：「事後以數學計算的結果批判船長的判斷是不適當的，因為處於具急迫危險的情況下，欲在瞬間作出判斷，多少會產生失誤，因此要預留餘裕」。

事實上，歷年來各種版本的避碰規則對於有關「最有助於避免碰撞之措施」之闡述，在文字上幾乎沒有變化，因此實質的解釋亦未生重大變化。只不過 1972 年的避碰規則的英文條款中將 1960 年避碰規則第二十一條「*best aid to avert collision*」改成「*best aid to avoid collision*」並納入第十七條第二項，即將「避讓」的表現方式改變了。關於此點，應是 1972 年避碰規則欲與其他條文所引用者取得一致性所促成的。

依據韋氏字典，"Avert"一詞指防止、避免之意，較強調人的本能直覺，例如看到來車急轉閃避；而"Avoid"一詞則指避免之意，例如設法避免見到不願見面的人、躲避不愉快的事或危險。顯然前者較強調直覺的本能反應，而後者則強調積極設法規避之意。此恰與前述藉「及早、明確」原則提昇海員的積極性相呼應。

若從中、外學者專家的論著學說觀之，1972 年國際海上避碰規則中所指的「最有助於避免碰撞的動作」，應具備下列意義：

- 1.乃是針對當下情況，海員依據合理判斷所作成的臨機應變決定。如停俸、倒俸或拋錨等動作。

2. 直航船在知道僅靠應讓路船單獨操作無法避免碰撞之前，究竟要到多麼逼近才應作出正確的決定是非常困難的。當然，無論讓路船或直航船最好在演變到此一階段之前採取動作。
3. 1972 年避碰規則中並未對直航船應保持其航向與船速的義務作嚴格要求。因此保持航向與船速，是否就是「最有助於避免碰撞的動作」的看法仍是分歧的。
4. 為避免造成「最有助於避免碰撞的動作」的局面所必須採取的動作，就是要求相遇各方「及早採取行動」，此乃是被積極期待的，更是社會上的一般觀念所允許的。

### 三.三 及早採取行動(Act at an earlier stage)

「及早採取行動」一詞乃是 1972 年 10 月政府間海事諮詢組織在倫敦召開會議，在對《1960 年國際海上避碰規則》進行修改的基礎上，制定了《1972 年國際海上避碰規則公約》，才被納入 1972 年避碰規則的。

憶及 1972 年避碰規則制訂當時，正是全球海運最為景氣之時，故而船型日趨增大以應市場之需，尤其類似大型油輪等迴旋直徑較大，停止距離較長的巨型船舶更是大幅增加，使得海上交通一時之間變得難以維持，撞船事故持續發生。國際海事組織顧及降低船舶大型化帶來的高碰撞風險，特將「及早採取行動」一詞加入新規則中。而引進此「及早採取行動」的意旨，乃是考量一般停止距離較長的船舶，若依據避碰規則規定處於直航船的地位，並趨近讓路船時，即使一開始就解除其直航義務，亦不見得具有採取充分避碰動作的餘裕，故而貿然採取改變航向的動作，反而會被認為是造成危險局面的原因。

基於謀定而後動、避免望風捕影的考量，國外專家學者大都認同採行「最有助於避免碰撞之措施」的時機，以寧遲勿早較為適當。何況，嚴格保持航向與船速本身亦是成就「最有助於避免碰撞之措施」的成效之要件。準此，「最有助於避免碰撞之措施」的決定時機，應是以直航船在兩船相遇初始，堅持嚴格保持航向與船速的前提條件下所作成的。

### 四.責任與懲處

長久以來，海事法庭對於船舶碰撞事故的責任分擔採取各種不同方法判定，但隨著時代演進此等方法已然改變。例如 19 世紀中期，英國海事法庭(Admiralty Courts)即採取"過失的事實推定(Presumption of fault)"的方法，其意指如果被法庭驗明有違反避碰規則任何規定之情事發生，則該違反規則船舶將被視為有過失(at fault)。除非該船舶能夠舉證違反規定係因當下環境情況所必須為之者。換言之，除非能夠舉證情勢需要，否則只要船舶違反避碰規則將被推定有罪。例如當前海上實務最常見的惡例就是，迎艏正遇船舶無視海域寬闊，雙方為方便行事採 VHF 協議以「右對右」或「綠對綠」通過，此雖經雙方「口頭」協議，卻明顯違反避碰規則迎艏相遇船舶應各朝右轉向的規定，故而此一實務常被指摘為鼓勵當值者同意違反避碰規則的行動，進而增加碰撞的風險。

但是前述"過失的事實推定"的方法經沿用數年後，即在 1911 年的 **Maritime Convention Act** 的第四節中被廢止。自從當時起，只要有因違反避碰規則所致之索賠，則索賠請求人必須舉證該違反規則係造成碰撞的原因，而且索賠的損害若與違反規則關係遙遠則不成立請求，一般稱此為原因關係(causative link)。這也是吾等海運人常言：「海上避碰規則雖明確規定，但是海事法庭對於責任分擔的方法卻一直講不清」之無奈。可見船舶發生碰撞事故後，究竟各造要負起多少責任，根本難以預為推斷。這也是海事律師百年不衰永續存在的背景。

可以理解的，論及碰撞責任，一般人的直覺總會認為，依照規定應讓路船舶理應承擔較大的事故責任。然而無論從法律上應注意而未注意，及海上變動因素繁多的觀點來看，碰撞責任的歸屬常非絕對性的。此亦是海上貿易活動不具確定性的高風險本質。

事實上，有關責任分攤爭議較大者多屬直航船。一般在海事評議或法院審理場合，直航船的代表律師多會強調其委託人係直航船，以強烈隱喻其委託人享有保持其航向及航速的被動讓路立場。毫無疑問的，無論依據 1960 年國際海上避碰規則第二十一條(航向與航速)：「在兩艘船舶中之一船，依照本規則任何規定應讓路之情形中，他船應保持其航向與航速。但不論其原因如何，當後者發現其接近的程度已至僅賴避讓船…」，或現行 1972 年國際海上避碰規則第十七條第 1.1 項(直航船舶之措施)：「當兩船中之一船應讓路時，他船應保持其航向及航速。」，都明確載明直航船在相遇時應保持其航向與航速的前置義務，但同時也都規定在情況危急時必須協同避碰的責任。此亦是當前歐、美海事法庭判定碰撞責任分攤時，直航船即使主張本船為權利船，通常仍會被判定應負 20% 責任之原因所在。

綜上觀之，由於直航船在碰撞疑慮發生之前，並非避碰規則規定航法的適用對象，故而被允許自由操船。但是自有碰撞疑慮發生的時間點開始，就負有依照規定保持航向與船速的義務，而且直至「僅賴避讓船單獨行動無法避免碰撞的時間點」之期間，進入「禁止向左轉向」的「行動被約束」狀態。就是依規定應該保持航向船速的直航船在會船的初始階段，不能忽左忽右、忽快忽慢，以免避讓船可能產生錯誤的判斷，進而依據不正確的判斷基礎採取避讓行動。

當然，亦有針對上述持反對論者，即部份學者認為直航船不應負法律上的責任，如日本學者和田氏主張，當直航船之噸位或船型比讓路船大時，「及早採取行動」的時機，以及採取「最有助於避免碰撞的動作」的時機，都不能被解釋成相同的時機。顯然此立論係以船舶的慣性與操縱性能作思考的，更符合 1972 年國際海上避碰規則第十八條：「船舶間的責任」，操縱性能較佳船舶應避讓操縱性能較差船舶的立法精神。

其次，如果在 1972 年避碰規則生效以前，發生必須採取「最有助於避免碰撞的動作」的局面(包括膽敢不採取最有助於避免碰撞的動作)，結果發生直航船的碰撞，讓路船不能追究其法律責任。但是自 1972 年避碰規則生效以後，依據「及早採取行動」原則，直航船嚴格保持航向船速的義務被緩和了，因此發生碰

撞結果當時，就會衍生法律責任。亦即，儘管 1960 年避碰規則與 1972 年避碰規則中「最有助於避免碰撞的動作」的文字意思是大略相同，但是其性質完全不同。因為一旦碰撞發生時，直航船的法律責任範疇，自從 1972 年避碰規則生效後就被擴大了。當然儘管當事人可據以主張免除責任，但判定結果仍要由公正第三人，如法官來判定。因此，有關直航船的法律責任，應該解釋成：

1. 儘管已經明確判明應讓路船未採取避碰行動，依舊漫不經心的航行，以致發生碰撞事故的情況，直航船方面當然有被認定部份過失的餘地。
2. 直航船藉由操縱本船以避免碰撞時，若怠於保有充分時間及早採取行動，致發生碰撞，則被判定過失的機率大增。
3. 因直航船疏於「及早採取行動」致發生碰撞時，直航船將被認定有過失。毫無疑問地，決定採取強制動作的正確時間頗有困難。
4. 若直航船違反本規定，過早放棄本條規定應保持航向船速，而造成問題或致事故時，就必須負以下二項擇一的舉證義務，始能主張免責：即為避免急迫危險必須違反本條規定，而且所採行方法與手段是以避免該危險的合理判斷與適當計劃作基礎的；或是放棄應保持航向船速規定，雖違反避碰規則的規定，但若不放棄將會促成碰撞的發生。
5. 直航船當時所採的措施不具備造成碰撞原因的性質，或是碰撞的實際原因者，始能主張免責。

## 五. 結語

如文中所述，由於國際海上避碰規乃是將船員固有的部份習慣予以明文化，因此若能回顧規則的歷史上、需求上解釋的變遷，相信對於當前法規的解釋定有相當助益。

1972 年避碰規則將「海員常規」納入第一章第二條(Rule 2, Responsibility)。顯然將之編排在第二章的操船及航行規則的理由，應與現今複雜的海上交通環境有很大關係。其背景是海運社會為避免所有船舶在複雜的交通環境下引發海難事故，積極敦促對既有規定進行修正，然因過猶不及與擴大解釋，不僅造成違反規則被正當化，更是期待該項作為發生作用，使得此「期待違反規則」漸被解釋成「海員常規」，故而藉由將「責任」條文中的「海員常規」編制在規則的較前段章節，旨在彰顯其作為所有條文的備忘錄(Reminder)功能。

另為求得海上事故的真正原因，當應避免對「海員常規」作擴大解釋。因為如果定調於此種解釋方法，則文中所述規則規定的定型航法的解釋會變成非常曖昧。而曖昧的航法解釋不無引發海難發生的虞慮。

不容置疑的，嚴格遵守避碰規則的重要性是各方的高度共識，因為此等規則不僅被視為船員的教條，而且讓船更非用數學家的方法可以完成的，例如海事法庭或海事評議委員常常於事故發生後，經過精密的計算，發現必須保持航向的船舶，若比實際採取行動的時機更早採取行動，亦不見得會衍生較佳的結果。相同地，即使航海儀器如何精進發達，亦難精準的算出絕對有效避讓時機，當然亦有

可能因航儀計算得太準致航海員因過度自信，而喪失避讓先機的可能。

另一方面，我國並無類似國際海上避碰規則的國內法，因此無論海事評議或法院審理幾乎完全引用國際海上避碰規則的規定作為判定依據。似此，極可能忽略了自古以來我國船員的固有習慣，例如國籍漁船為搶得豐收兆頭每喜穿越商船船艙致生海事即是長久陋習，故而吾人寄望催生中的海上避碰規則國內法化，以及海上交通安全法應審慎顧及我國海上交通實況及船員固有習慣。

眾所周知，海事評議或審判，最忌無法看出「懲戒」與「原因究明」之間的連結性。在遵守規定航法與否的認定(解釋)雖會影響到行政處分，然在原因究明的階段，如未考量碰撞當下的實狀與條件限制，對於遵守避碰規則做重要預防碰撞工作的船員而言，可能會帶來判斷上的混亂。

最後，鑑於當前的海事評議運作包含有行政處分(懲戒)的建議。因此，為規避處分，在海難調查階段，能否取得當事人與其他關係人的真實證言頗有疑義。針對此點，近年來產學界每強調「查明原因」與「懲戒」分離的重要性與必須性，其目的不外於期待能提升海難原因究明，與防止事故再發生的效果。

參考文獻：

1. 森田紗衣子(Saeko Fujiwara)、藤本 昌志(Shoji Fujimoto)，「船員の常務」解釋の变化についての考察—「早期の行動」導入の影響—，日本航海學會論文集，第 128 号，平成 25 年 3 月，第 123-131 頁。(A study on changes of interpretation of "the ordinary practice of seamen"--- Influence of " act at an earlier stage" ---)
2. 森田紗衣子、藤本 昌志，「船員の常務」に関する考察— アンケート調査に基づく比較と検証 —，日本航海學會第 119 回演講，第 120 号，平成 20 年 10 月 7 日，第 191-198 頁。(Consideration of the "ordinary practice of seamen" --- Comparison and verification based on questionnaire ---)
3. Capt. Yashwant Chhabra, Preventing Collision, Seaways APR 2015, p.p.14-15
4. Dr Nippin Anand, Accident investigations, Seaways, March 2015, p.p.24 - 25
5. Capt. Francis Lansakara, COLREGS Liability and defence, Seaways OCT, 2012, p.p.23- 24.
6. Capt. Christopher, Collision avoidance, Seaways MAR, 2010, p.p.23- 24