

海上事故處理要點 船舶擱淺篇(上)

文／游健榮 船長 前台北海事保險公證公司 負責人

～ 引言～

根據歐洲海事局(EMSA)的報告，每年在歐洲海域行駛約有17,000艘船舶，在2010年間有411次海上事故記錄在案，共造成61人死亡，失事率為2.42%。許多針對遠洋船舶航行的安全分析，同樣出這一需求(參見MSC85/17/1、MSC85/17/2等)。

在IMO 21 July 2008的MSC 85/17/1的報告中顯示，海事風險可歸類為碰撞、碰觸、擱淺、失火/爆炸和其他五類(參考下表)。而關於『擱淺』這詞彙有另一派學者則稱為『接地』，我深思了一下，覺得這名詞的引用頗有深意，故在爾後的文章裡，也將引用此詞彙。下表顯示出其中碰撞、擱淺及失火/爆炸佔事故的比例，分別為10%、22%及20%。其中擱淺此類型事故高居於榜首，加上2016年發生的德翔台北輪在石門外海的擱淺一案，促動我寫這篇文章的動機。

另我們再次引用歐洲海事局2010

年的事故紀錄，通報的海難中有45%的事故類型被認定為碰撞/碰觸，22.2%為擱淺，13%為火災/爆炸。

目前在全世界水域內有約48,000艘總噸位超過500噸的船舶在航行中。其中9.6%為貨櫃船，27.5%為一般貨船，23.35%為油輪，6.1%為客輪。根據國際船即協會的統計，全球服役中船舶的平均船齡為18年。其中大約有40%的船齡為25年。

另根據PSC檢查的結果，國際船級協會(ICAS)的船舶安全檢查績效達到97%(滯留率僅3.02%)，而非協會船舶為86.45%(滯留率達13.55%)。

如今約有624,000名高級船員和約747,000名的普通船員在全球的船隊中服務，但是一項船員/船舶供需平衡的問題必須注意的是：不斷擴充的船隊規模與不斷萎縮的船員數量，將導致將在2018年將有一個將近5%～10%的船員缺口(BIMCO)。這些數字不斷地增大，也會隨著船舶科技的發

風 險 總 計		
事故種類	事故百分比	所有死亡人數的百分比
Collision	10%	57%
Contact	3%	2%
Grounding	22%	36%
Fire/Explosion	20%	3%
Other	44%	2%
Sum fleet	100%	100%

展而隱藏於海運事業當中的潛在危機也隨之顯現。因此在討論到船員缺口的問題上，不能忽略了船員養成素質的問題，尤其是第三世界的船員或新世代船員的崛起，也意味著隱藏著船員綜合素質養成的風險危機。

當今，船舶航行危機意識已經發生了根本的轉變。某個航海設備的自動化程度越高，系統各部分間的連接越多，船員們對判斷各種航海上危險的能力也就被限制了。這時候就得培訓些船員與新儀器間的新安全觀念。除了借助法定上的要求外，航運管理上的管理理念也應日益注重，尤其在對某些航行時所發生的緊急情況的分析與判斷及應採取的措施須有具體的文件參考外，才能成功地將危機移

除。在上述的海難統計數據中，發現『擱淺』類型的事故列居於首位，加上2016年3月28日發生的德翔台北輪在石門外海的擱淺一案，是促動我寫這篇文章的動機。

壹、海事事務及海事報告寫作概論

1. 「海上事故」的定義是甚麼？

凡船舶發生

- (1) 碰撞、碰觸或浪損
- (2) 觸礁、觸岸或擱淺
- (3) 失火或爆炸
- (4) 遭遇自然災害
- (5) 影響適航性的機件或重要屬具的損害或滅失
- (6) 或其他事故，造成航海財產和

營業損失及人身的傷亡，均稱為『海事』事故 (Marine Accident)。

2. 處理海上事故的的原則是甚麼？

處理海上事故 涉及到許多法律和航運慣例作法的問題，如處理得當的話，可減少損失，同時還可根據有關法規或合同要求有關方賠償或分攤，使損失獲得全部或部分的彌補。

處理海上事故應本著『迅速』、『經濟』、『妥善』的原則。

所謂『迅速』，指事故發生後船長，在現場應及時採取一系列正確的措施，包括搶救、取證、救助等工作，尤其要及時向港務管理相關單位報告及提供一份正確的、完整的、包括現場紀錄等原始資料、文件等在內的海事報告和有利的旁證材料等，作為事故處理的法律依據。

所謂『經濟』，指船長在現場處理事故時應避免公司支付不必要的費用，並盡量減少船期的損失，主管部門在處理時應據理力爭，分清責任，減少賠償和力爭我方的損失在最大限度得到補償。

所謂『妥善』，指處理事故過程中要做到有理、有利、有節，注意不要洩漏任何與本事故有關性的內容。

3. 發生海難事故後填寫【航海日誌】

應注意哪些事項？

航海日誌是重要法定文件之一，特別是在船舶發生事故後，它是判明責任的具有法律效力的重要依據。因此，在船長向港口相關單位遞交海事聲明書和海事事務過程報告(S.O.F.)時，航海日誌或是其摘要日誌是必備的文件。同時，對方有權調閱及審查航海日誌是否符合航海日誌中的紀錄。

此外，在發生法律爭執時與調查時，法院人員和調查人員有可能會要求查閱航海日誌原本。

4. 發生海難事故後填寫日誌應注意哪些事項？

因此，任何船舶發生事故時，船長或船上相關人員除應嚴格按照航海日誌填寫規則做好事故過程的詳細記錄外，還應注意以下幾點：

- (1) 為避免記載錯誤或有悖離事實而造成事故調查上由主動變成被動情況下，應將事故過程的詳細情況先記錄在草本上，等待核實後，斟酌清楚並經船長審閱同意後才正式填寫在航海日誌正本上。
- (2) 填寫後如需更改筆誤時，應用筆畫去，並在旁邊簽上自己的姓名，千萬不可塗改或抹掉。

- (3) 事故前十二小時之內的航海日誌記載，切忌內容空白和記載過於粗略。
- (4) 在航海日誌上不宜對事故責任劃分提出具體結論，尤其是碰撞事故，因為此類型事故的發生的原因往往不是單方面可以弄清楚的，需經事故後第三方公證方調查，方有定論。
- (5) 航海日誌記載的內容，應注意與使用的海圖和所提供的碰撞示意草圖上所指示的資料相一致。
- (6) 事故當事人或現場人員所提供的自己所作所為和耳聞目見的口供，應注意與航海日誌所記載的內容基本一致，對記憶不清的問題不應過於肯定。

5. 海事報告之性質與效力

海事報告之性質，就實質而言，乃是「陳述事實之義務」，蓋在法律之適用，不論是行政機關之依法行政，司法機關之依法審判，必先認定事實後始能適用法律，故所謂「認事用法」者，以認定事實為適用法律之前題為要件。船舶航行海上，與世隔離，船員生活自成一體，若單調平常、無意外非常之事件發生，自無「陳述平常事實」之必要。惟若有非比尋常之事態發生時，如天候海象之

突變，可能導致貨載損失；船員生活齟齬，可能導致爭鬥；船員職務疏失，可能致生海難事故等，其前因後果，相互牽連影響，非外人所可想像。而在船之人，又可能觀點不一，主觀亦有異，可能有指鹿為馬、虛實不辨、人言人殊之情形。為求【海事報告】的公平、公證地呈現事實，遂以負有指揮、管理權責之船長為法定陳述事實之人，課以製作海事報告，載明實在情況之公法義務，實際表達了海事報告的效力。

6. 海事報告之法律意義

船長為受僱服務於船舶上之最高管理代表。船員法相關規定如下：

第六十六條（海事報告義務）

「船長遇船舶沈沒、擱淺、碰撞、強迫停泊或其他意外事故及有關船舶貨載、海員或旅客之非常事變時，應作成海事報告，載明實在情況，檢送主管機關。」

前項海事報告，應有海員或旅客之證明，始生效力。但其報告係船長於遭難獨身脫險後作成者，不在此限。

第六十七條（船長注意義務）

「船長對於執行職務中之過失，應負責任；如主張無過失時，應負舉證之責任。」

吾人試研析其意義如下:

(一) 事故之組成範圍不外船舶、貨損及人員三項，均在海事報告之範圍內。

1. 船舶方面 - 可分船舶內部之意外事故與船舶外部之非常事故二種:

(1) 稱「船舶內部之意外事故」者: 指船舶本身各部位之非常事故而言，如主、輔機之故障，船殼板之損裂，壓水艙之異常進水等等現象，非同尋常之事態變化發生等。舉凡船舶各部位之正常功能，有非同平常之事態發生，以致影響其航海功能者，均屬之。

(2) 稱「船舶外部之非常事故」者: 指船舶沈沒、擱淺、碰撞、或被強迫停泊或其他意外事故而言，蓋船舶之一切行動行宜，均由船長負其責。船長應依其專業知識指揮船舶；船舶正常運轉操縱，當屬船長意內之事，若船舶沈沒、擱淺、或被強迫停泊或其他非船長意內事故之發生時，即為船舶外部之意外事故。換言之，若船舶對外之運轉操縱，未能依船長之自主意思而指揮運轉者，均為船舶外部之意外事故。

2. 貨載方面

對於承運貨物之裝卸、搬移、積載、保管及看守，船長以及應負責任之船員如大副等，均應負起善良管理人之注意義務，以避免損害之發生。故舉凡承運貨物有非同尋常之事態變化時，如風浪過大，貨艙可能浸入海水發生損害於貨載，使貨物有惡臭，承運牲口死亡等均屬之。惟關於貨損理賠，屬私權爭執性質，應予注意。

3. 人員方面

亦稱非常事變者，指非同尋常之事態變化而言。就個人而言，包括各人之身體健康、精神心理上異常變化，就個人相互關係言，其鬥毆、傷害、強暴、脅迫等非法行為均屬之。以船員為例，船員應以認真職守、遵守紀律、和睦相處、同舟共濟為常態，酗酒滋事、落海失蹤、自傷自殺等及相互鬥毆、傷害、集體怠工、罷工等違反紀律案件均屬之。

～ 待 續 ～

駕駛台BRM之執行，以高雄港至海防港航線為例

作者：鞠維揚 長榮海運船長

船舶在航行中及進出港靠泊離泊時都有風險，良好的預防方法是發揮駕駛台BRM的功能。

一.高雄港外接領港

- 1.船到20浬報告線時向高雄港交通管理系統（VTS），報告到引航站的ETA及向引航站詢問上領港時間。
- 2.船到12浬報告線報告VTS，向引航站確認上領港時間，船上準備何舷領港梯及其距離水面的高度。
- 3.主動聯繫對本船附近有影響的船舶，瞭解對方動態，例如：進出港，拋錨，漂航，機器失控等。
- 4.如用AIS無法聯繫附近相關船舶，如：軍艦、AIS故障的船舶等，可經由VTS瞭解。
- 5.對方為錨泊船，宜與其保持最少5 cable以上的安全距離。
- 6.對方在漂航，應掌握風向，流向，從其下風舷1浬以上的距離通過為宜。
- 7.若對方為進港船，詢問其上領港的時間，是在本船之前還是之後，遵循VTS指示；若本船緊跟

他船進港，應與其保持安全距離，並使用雷達及ARPA監控對方的CPA, TCPA, COR, COG, RANGE, BEAR等，尤其是當對方停俾或使用倒俾時；若對方緊跟本船進港，亦應注意對方動態並保持安全距離，尤在本船停俾或使用倒俾時，必要時提醒對方注意，避免追尾。

- 8.領港登輪後，將周遭船況及本船動態交接清楚，這時船長及當班船副並不能因為領港在船而放鬆警惕，仍應對周圍船況保持狀況察覺（Situation Awareness），當班船副勤定船位，留心舵工操舵。當班船副在整個的BRM團隊中扮演重要的角色，充分發揮並運用BRM，保證整個進港作業安全。

二.高雄港進港靠碼頭

- 1.領港登輪船位離防波堤約1.5浬。
- 2.領港登輪，引水艇離開後，全速加俾（full ahead）至防波堤口，以抵消風流對船的影響。
- 3.進入防波堤後減俾，以安全速度操船並與碼頭繫泊船保持安全距

離通過。駛至信號臺時，操船船速減至5浬，艏帶拖輪，緩速操船，藉由船舶慣性，艏拖輪協助和bow thruster 的力量，安全的停靠於預計泊位。

靠泊過程中，艏大副，艏二副與駕駛臺默契配合，須將艏和艏實況向駕駛臺報告，如：艏距泊位纜樁距離等，順利靠上碼頭並完成帶纜工作。

4. 大副部署在艏甲板經驗較多，緊急拋錨或帶纜時出差錯幾率較低；二副部署在艏較須注意，如：纜繩放出過多有可能被吸入俾葉纏住，或放纜過程中纜繩突然卡住，因此，艏人員在Stand By靠碼頭時，應做好帶纜前的準備工作遵循駕駛臺的指示。

5. 操船靠碼頭:

1. 掌握船速: 船進入防波堤前已試妥倒俾，港內操船使用能控制操船的緩速較安全，船距泊位5 Cable時，船速5 浬並遞減為宜。

- 1-1) 離靠碼頭最安全的原則是平移平靠。

- 1-2) 當船接近泊位5 Cable時/船速5浬，接近泊位4Cable時/船速4浬，接近泊位3 Cable時/船速3浬，接近泊位2

Cable時/船速2浬，接近泊位1Cable時/船速1浬，緩速慢靠。

- 1-3) 操船到泊位外檔時，將船身與碼頭平行，用倒俾把船停住，船身與泊位的橫距保持二倍船寬。

- 1-4) 運用拖船及bow thruster的推力和拉力，推船橫移，橫移速度0.3節以下，輕輕靠上泊位碰墊。

2. 距離和趨勢: 船在迴轉調頭靠泊時，有可能距碼頭或它船的距離接近，若近到十幾公尺，而趨勢仍在接近，則需立刻操船遠離，若趨勢是遠離則是安全的。

三. 高雄港出港離碼頭

1. 駕駛臺備俾，開啟: ECDIS、RADAR 及ARPA-RADAR，試舵機，VHF，汽笛，AIS等相關的航儀。

2. 詢問引水工會當時情況之下有幾班船進港，幾班船出港，本輪為第幾班出港船。

3. 領港下船之後，立即加俾駛出防波堤。

4. 用VHF與進港船舶取得聯繫，確定雙方交會方式: 左對左，或右對右。

- 5.出防波堤時，向VTS報備並報告本船目的港，同時監控錨地船舶動態，認真瞭望，注意船首附近有無漁船或漁標，必要時拉汽笛一長聲或五短聲對其警告或避讓，待駛出錨區及周圍環境清爽之後，通知機艙R.F.A。

四.沿岸航行之注意事項

- 1.航行中每隔半小時做一次定位，包括:雷達定位、GPS位及方位圈定位，利用沿岸地形、岸標、燈塔、山頭等目標，交叉比對船位。
- 2.留意航線附近水域有無:淺水區、沉船或暗礁等海底障礙物。
- 3.浮標為近岸導航工具，因曾有浮標發生移位，導致誤用移位浮標定位引發的海難事故，所以謹慎為之。
- 4.保持VHF守聽，注意接收最新的航行警告，氣象警告等，作為安全航行的參考。
- 5.沿岸航行時，有些海域漁船活動頻繁，魚標、漁網分佈密集，應加強瞭望，及早發現，及時避讓。尤其航經南海時，海上常有定點漂航的漁船其附近會佈有很多作業漁標和漁網，當值船副在避讓漁船和漁標時，仔細確認新航向水面是否清爽，避免調整新航向後又發現前方有漁標，而距離本船已很近，必須操舵做大角度操船避讓。

五.海防港外引水站接領港

- 1.海防港外錨地附近漁船活動頻繁且不似中國大陸有禁止捕魚期，因此引航站附近海面漁標密集遍佈，尤其夜間更請加強瞭望小心操船。
- 2.引航站附近有淺水區，視需要打開駕駛台測深儀，隨時掌握本船所在位置的富餘水深，且測深儀在船舶轉向期間，或許測量數據有明顯的波動，產生誤差。
- 3.在航道上要與進出港船保持安全距離，尤其海防港外分道航行不理想，進港船一般沿航道內側（東側）進入航道上領港後帶船進港，出港船沿航道外側（西側）出港，但偶有除外情況，船長和當值船副須認清狀況謹慎操船。
- 4.駕駛台船副守聽CH12,CH14頻道，知道附近有關船舶的船名必要時呼叫聯繫，VTS或領港員有時同一時間呼叫幾條船駛向領港站，先到船先上領港而未排序，因此在領港站附近水域，經常發生數艘船舶同時等待上領港進港，及同時數艘船舶下領港出

港的情形，由於只有一艘領港船（Rang Dong 1.）來回穿梭接送領港，一般情形是先接出港船的領港下船，再送進港船的領港上船，因此在這水域接領港或下領港時，船長要掌握船位並監控附近船舶動態保持安全距離。

接領港時，領港有時建議船的航向、航速，請謹慎參考海圖及周遭船況，安全航行。

領港上船後在狹窄航道內航行約2小時，當接近限速區域船速8節時，若違反限速規定，有可能被VTS照相罰款。

六.海防港進港靠碼頭

- 1.HPG港的狹窄航道內，來往駁船多，而且都沒有裝VHF，無法與其取得聯繫，且其經常行駛在航道中間，非常危險，所以必須隨時利用汽笛和夜間用閃光燈，請其靠邊行駛；
- 2.另外，經常有小漁筏上面兩三個人，在航道中間收網、放網，且對大船逼近也不會主動避讓，所以白天鳴汽笛及夜間閃燈警告，不可疏忽。
- 3.海防港吃水受限，可航水深=基準水深(6m)+朝高（參照潮汐表）-0.6m（富餘水深）。
- 4.碼頭建在河道左邊，依第二項原

則操船靠碼頭。

七.海防港出港

- 1.尤其是夜間出港時，須留意航道中間的小漁船，駁船，魚標等，及早發現採取避讓措施，並用燈光及汽笛加以警告。
- 2.注意在限速區域將速度降到八節以下。
- 3.當行駛至引航站下領港時，若碰到多艘進出港船，也要上下領港，需要聯繫出相互可行航道。
- 4.領港下船後，若錨區船多且有其他進出港船，請保持對周遭水域有良好的狀況察覺，瞭解周圍的船舶動態，包括船名、呼號、航向、航速、CPA、TCPA，是進港船還是出港船，是準備拋錨還是準備起錨，找出本船的駛出路線，過程中當對某船動向有疑慮時，立刻用VHF聯繫對方，確定相互走向。
- 5.當船舶順利的駛出錨地且待周圍環境都清爽之後，便可Running Full Away(R.F.A)用海速航行。

參考書籍：船舶與海運名詞，

作者：周和平

航海生涯趣事

作者／張世金

航海生涯四十年，在此留下一些回憶自我陶醉一翻，當然想知道航海生活是怎麼回事的朋友也能在此得到一鱗半爪。

武林大會

話說三十多年前謀一天，三山五嶽英雄豪傑群聚合盛山忠義廳(二台餐廳)，靜候武林盟主(船長)大駕光臨，將有大事宣佈；盟主來自海軍官校三九年班據說當時中華民國三十五行省各個省份只招數名海軍軍校生，等於可以說是全國精英份子，曾經遠赴亞美利加接掃佈雷艇艦隊，任艦隊長，途經夏威夷於美軍PX滿載免稅洋菸洋酒返航、全艦幾無容身之地，那時軍中待遇少也有拖家帶眷的，遇到接艦是一個機會，各個兄弟東湊西借也要籌措一筆經費當本錢，就看著一把了，我們的盟主，也就是艦隊長，睜一隻眼閉一隻眼，造福不少苦哈哈弟兄，是故深受愛戴不在話下。

說到各路英雄有天津幫、阿拉濃幫、黑手派、學院派、反共義士、游擊隊、反共救國軍、左右護法亦非等

賢之輩，左護法(大副)曾任爆破大隊長，被美軍借調參加過越戰，右護法(輪機長)黑手派掌門習藝於招商局修船所，手藝非凡、自學一口洋涇浜英文，不輸學院派白面書生。

執事老王更可是個人物，早年響應抗日十萬青年十萬軍投筆從戎，官拜文書上尉，與同是一批個頭小的海軍弟兄，腰纏三節鞭，靴藏蝴蝶小李飛刀，號稱海軍小字輩，橫行基隆高雄聲色育樂場所多年，當年基隆高雄兩個國際港口，除了商船，還有許多美國軍艦，各國商船船員加上休假美軍官兵，造就了娛樂事業興盛，酒吧林立，讓老王這一票小字輩，天天吃香喝辣。

但是退役後角色更換，任忠義廳長，三餐擺桌清理都是他的事兒，晚飯前後更是四處低頭哈腰招腳籌組四健會，四杯熱茶一放、會場佈置妥當靜等小費美金入袋，有時候一桌，有時候兩桌，就看他身段放的有多低了，遇關薪餉或喜慶節日，四健會停止，會場另一番佈置改開石油輸出國

組織會議，場面浩大收入更是可觀。老王武功高就高在這裡，他能橫行霸道在陸地，也能低身下氣於海上。非數十年修為難以練成，勉強練會招致走火入魔。

盟主由師爺小張人稱二先生【二副】陪同進入大廳延攬入座。二先生小張生平另章祥表，他本是市井小痞子一個連小混混都算不上，不值一提。諸多奇遇使其任師爺位置 充當盟主帳房兼掌管藏經閣、【書報雜誌採買管理】百草廳、【一個小藥房，別小看這小藥房，各類疑難雜症皆能藥到病除】中研院（策劃航路）……因此他飽覽群書從諸子百家到本草綱目、甚至金瓶梅、查泰洛夫人情人亦偶有涉獵，練就一目十行過目既忘本事。

言歸正傳且回過頭來說盟主言簡意核宣佈：「各位弟兄、跑船就像保鏢，不過這趟鏢有點燙手，我們將在安特衛普裝五萬八千噸包裝大麥到沙烏地達曼，各位聽BBC也知道最近紅海有漂流水雷、波斯灣有戰爭。可以說這趟航行步步驚魂，所謂行船走馬皆有三分險、出門在外都為孔方兄。現在貨主提出一萬五千美金當獎金，我船長和你們一樣算一個人頭，

不願冒險可乘飛機返台，各位有啥意見？」

台下像炸了鍋似的一片議論紛紛、卻又提不出具體意見。此時只見忠義廳長執事老王沒牙小嘴雙唇微合微張施展千里密音傳送功夫，空氣中聽不見他尖嗓四川鄉音，卻一字一字印入眾人腦中而且還是瘦金體『船長！一萬五千塊美金二十來人不好分，乾脆一人一千美金得了』盟主武功高立即反應『好。老二、隨我去和老外NEGOTIATE各位靜候佳音』老二是盟主對師爺小張匿稱其實他並不老。

不到一袋煙功夫師爺風塵僕僕奔返入廳以天女散花獨門暗器手法撒出十張一疊、二十七疊硬幫幫嶄新綠色聯號大牛，眾英雄武功底子深厚、反應靈敏施展各路招術凌空攔截人手一疊無一漏失。連簽字都免了。……待續……

祝大家身體健康 萬事如意在職場上皆能遇上英明盟主。萬一沒遇上請跟我練龜息大法。方法很簡單，手捏五十元金色銅板、心念『圈圈、圈圈、忍耐、忍耐』口訣。或各位有更好方法，請教教我 PLS.三塊給你買

麻糬

SK-CHANG 2005/2/8 AT HONG KONG

後記：

在和盛輪忠義廳開完武林大會後，各幫各派得到非常滿意的圓滿結果，每人現大洋一千塊美金。是當時二副兩個月薪水，合著現今二副薪水應該有近三十萬台幣了。這都是英明的武林盟主功勞，忠義廳長執事老王也助了一臂之力。

那是算船隻進入戰爭危險區域獎金，【WAR BONUS】而且是裝貨前一次付清，貨主有夠阿沙力的。

接著下來要介紹裝貨程序，一艘巴拿馬極限型船，總長兩百來米，寬三十二米，深度二十來米，分成九個貨倉。要裝近六萬噸包裝大麥。從比利時安特衛普經過紅海水雷區（也不知是誰放的）到正在兩伊戰爭開火的波斯灣沙烏地阿拉伯的達曼港。

裝貨的前置作業就有夠累的，九個貨倉清掃，貨艙底污水曹清理，價碼都比公司公規定的獎金多一倍以上，武林盟主（船長）非常有擔當，

二話不說幹完通過驗艙，貨主給多少，船長過個手就點銀子。

水手部兄弟，二三副也得下去幫個忙，不然吃不下來。大家個個樂呵呵，起初來勁得很，服務生老王也熱乎的很，不斷的燒紅豆湯，綠豆湯，往工作場所送。水手長自然會知道他的好處，分額外工作獎金的時候，自然也會給老王喝一點湯。

工作順利進行通過農林部貨艙清潔檢驗，兄弟們個疲累的像兒子一樣，可是口袋都鼓鼓的。

可以開始裝貨了，錢又找上來了，因為是包裝大麥，貨艙內的和海水接觸的外鋼板溫度差不同，會產生汗濕，所以貼著大艙底和邊鋼鐵部份必須的鋪上草席以避免貨損。大夥高高興又攬下這個活，錢有嫌多的嗎？

沒有多長時間，水手長去找船長了，說我們吃不下那個活。開玩笑，三部裝貨機分別放在三個艙口，每個倉派三個人也趕不上從輸送帶快速下來的一包包大麥，船長笑了說：“吃不下了？還以為你們要錢不要命呢！”

大夥兒洗完澡花錢去咯！比利時安特衛普免稅商店貨色應有盡有，都是世界名牌，大夥兒出手更是大方，尤其是二先生[鄙人在下我]沒有別的嗜好，就是愛穿的體面，法國鱷魚牌拉狗屎[LACOSTE]T恤就五顏六色七八件，皮鞋，毛衣，襪子總而言之渾身帶著狗屎味兒！台灣那個時候鴻源百貨一件三千多，比利時荷蘭免稅店，都便宜一半以上。

有人愛戴，亞米加，卡地亞，買！也沒有幾個錢，德律風根卡帶音響，萊卡相機各隨喜好，當然有些老先生們（成家結婚的）默默的去銀行匯款去了。

那艘船有那麼肥，有一個好的武林盟主有很大的關係。他會為底下兄弟們爭取福利。航行中相遇同公司同航線船隻，待遇就天差地別。那位船長為自己利益巴結公司，貨主給的獎金全部交與公司，不發生叛艦喋血才怪呢！

有時從美國西雅圖附近塔科馬港裝木材回日本，卸貨完需要檢疫薰艙不能住船上，幾個KEY-MAN代理行會安排旅館吃住，兄弟們可不要，大夥兒喜歡折現拿一兩萬日幣花個幾百日幣就可以在全夜不清場的成人電影院湊合一晚上。多樂呵？

