

中高速柴油機潤滑油櫃面升高原因及排除方法

文／田 文 國 (臺灣海洋大學商船系教授)

中高速柴油機均採用濕式油底殼作儲存機油用。油底殼儲存機油的多少，通常用游標尺上的刻線來檢查。標尺上分別由“靜滿”、“動滿”、“低”三條刻線來表示油底殼內的潤滑油儲量。在柴油機保持水平狀態下，標尺上的刻線“靜滿”表示柴油機啟動前應有的潤滑油平面；“動滿”表示柴油機運轉時應保持的潤滑油平面；“低”表示應立即添加潤滑油的最低位置。一般情況下，潤滑油加到靜滿時為宜。柴油機工作數小時後，潤滑油油面隨之下降(降於靜滿刻線)。

因為柴油機工作時由消耗率應在 $2.0\text{g} / \text{kW} \cdot \text{h}$ 。但有故障的柴油機卻隨著機器的工作，而油底殼內的潤滑油面不僅不降低，反而不斷地升高，使機油變稀，機油壓力降低，潤滑油效果變差，嚴重時，會導致機器刮缸、燒瓦。遇此故障，必須要迅速查明原因及時排除。結合修理中高速柴油機中遇到油面升高的故障，找出其原因分析和排除方法，以供輪機員參考。

一、中高速柴油機潤滑油面升高(燃油混入)

故障現象：隨著柴油機的工作而油底殼內的潤滑油面慢慢升高。

1、原因分析

首先分辨進入油底殼的液體是柴油還是水，這是排除故障的關鍵。辨別方法如下：

- (1)顏色判別法：機油滲入柴油混合後呈黃褐色，機油滲入水混合後，則呈灰白色；
- (2)試燒法：用機油標尺沾幾滴油，低浮在白色的紙上，用火點燃(此時應注意防火)，如聽到有輕微的爆裂聲，則油中參混有水，無聲並燃盡則說明油中參混了柴油。

按上述方法檢查驗證是柴油滲進油底殼內。經分析，柴油滲入油底殼沒有直接途徑，只有間接通道，及噴油嘴噴出的柴油，通過燃燒室、活塞與氣缸壁的配合間隙滲入油底殼內。柴油機工作時，燃燒室的溫度達 $1700\sim 2000^{\circ}\text{C}$ 左右，為何柴油不能燃燒完呢？通過實驗得知柴油完全燃燒必需具備三個基本條件：即充分的

氧氣、良好的霧化及適當的溫度，三者缺一不可。

2、排除方法

按照排除故障的基本原理，即由簡到繁，由表及裡的原則進行。

- (1) 拆下空氣濾清器濾芯，檢查是否被灰塵堵塞。如果空濾器嚴重阻塞時，進入氣缸的空氣量大為減少使氧氣減少，燃料燃燒不完全，通過氣缸壁滲入油底殼，導致潤滑油面升高。檢查空氣濾芯正常。
- (2) 拆下三個氣缸蓋罩，仔細查看固定搖臂的螺母有無鬆動。如果某缸固定搖臂座螺母鬆動或座斷裂後，進排氣門在氣門彈簧的彈力作用下，使其關閉，空氣既不能進也不能排，但噴油氣照常噴油，結果燃料無法燃燒，最後流入油底殼。
- (3) 按要求檢查氣門間隙是否符合要求。氣門間隙過大過小都會影響進氣量，導致燃料燃燒不完全。未燃燒完的燃料流入油底殼，使潤滑油面升高。
- (4) 拆下噴油器進行校驗。結果有兩個噴油器的噴射壓力過低，嚴重霧化不良，燃油不能噴射和

空氣混合，大油粒粘附在氣缸壁上，流入油底殼後，使潤滑油面升高。輪機員更換二個噴油器偶件，將壓力調至標準值(25 MPa)後，試機工作油底殼內的潤滑油油面正常，故障排除。

二、中高速柴油機潤滑油面升高(冷卻水混入)

1、故障現象

機器工作時，油底殼內的潤滑油面有明顯升高的現象；機器不工作時潤滑油面沒有升高趨勢。

2、原因分析

首先判斷進入油底殼的液體是油還是水，按前面所述方法進行了驗證是水。水從何進入油底殼的？中高速柴油機為封閉式冷卻系統，水漏入油底殼的途徑如下：

- (1) 氣缸套封水圈斷裂，會使水直接漏入油底殼；
- (2) 氣缸套與機體接合面不平整，紫銅墊圈損壞會導致水漏入油底殼；
- (3) 氣缸套受到側壓力等影響，氣缸套左右兩側易穴蝕穿孔而使水漏入油底殼；
- (4) 氣缸墊損壞使水漏入油底殼；
- (5) 水冷式機油冷卻器芯子破裂，使

- 冷卻水和油滑油相混；
- (6)下置式齒輪式水泵葉水封裂破，使水漏入油底殼；
 - (7)機體水腔壁空蝕而漏水(特別靠推杆側氣缸壁)；
 - (8)氣缸蓋有裂紋(通常是缺過水的機器)等。

3、排除方法

由於冷卻水漏入油底殼的途徑很多，不要盲目地拆換，以免走彎路。應一步一步地判斷，按以下步驟排除。

- (1)拆下曲軸箱兩側的側蓋板，將油底殼內的潤滑油放淨，並將其殼內擦乾，水箱加滿水不要蓋蓋。
- (2)轉動曲軸，用手電筒或應急燈照看有無漏水和滲水的部位。正常

情況下，不得有任何滲水現象，一旦發現滲漏的部位，即可鎖定為故障點。

仔細察看沒有發現滲漏部位，水究竟從何而來？採用空氣加壓法，使冷卻水套內的壓力升高、滲漏性增強便於判斷故障。其方法是：預先制作一個木塞，其外徑與水箱加水孔徑相近。在木塞中央黏一充氣孔，用氣泵的充氣管插入孔中，對水套進行充汽加庄至0.29 MPa時再仔細察後，結果現了12缸和6缸的氣缸套有水往下滲漏，可以判定氣缸蓋有微裂紋。拆下氣缸蓋檢查發現，在進氣道處確定有裂紋。將其更換裝復後試機故障排除。



海上事故處理要點 船舶擱淺篇(中-3)

文／游健榮 船長 前台北海事保險公證公司 負責人

11. 發生擱淺、觸礁事故後船舶應採取哪些措施？

(1) 首先要安定船上人員的情緒。尤其要防止由於旅客驚慌失亂或擔心船舶沉船或傾覆，而大量湧向另一舷急欲登艇離船，或倉皇跳海逃生造成傷亡事故的發展。例如2012年1月13日傍晚，一艘豪華郵輪哥斯達協和號在意大利外海觸礁的擱淺，造成了3死，69人失蹤的慘案。



(2) 船副們需迅速測定船位、確定船損部位、量測周圍水深及底質，以判斷危險情況，並速報相關單位。

(3) 按照國際避碰章程的規定，立刻懸掛號燈或號標。

(4) 檢查船底損傷情況，測量各水艙、雙層底艙及汙水艙的水深。如發現有進水破損的情形，應立即確定其部位及程度，並關閉相應的水密門，同時採取排水、堵漏等搶救措施，防止其情況惡化。

(5) 確定船體擱淺部位及擱淺程度。

(6) 進一步再度測量周圍水深、確定底質、地形。從本船四周向外圍做成輻射線狀，沿線進行測量水深，並將所測底質和水深繪製成簡要的平面圖，以便判斷擱淺處的地形，以供選定出淺的路線作業參考。

(7) 如果確定俾、舵均無損害的話，通知機艙隨時準備主機。

(8) 加強對周遭水域氣象的接收，注意天氣的變化。

(9) 全盤考慮，冷靜分析、確定起浮脫淺時間。

(10) 此時應在航海日誌中詳細記載

擱淺、脫淺的經過情況，包括採取的各項應急措施(若對表達語文結構有疑慮時，可先擬筆記本方式以本國語文記錄，以防事後遺忘)。

- (11)脫淺後如環境允許的話，應安排潛水員進行水下檢查，檢查清楚水下船體、俾葉、舵和龍骨的損傷情形，潛水員的報告必須有專門書面報告伴同影像資料。
 - (12)如需執行外部救助行動，應按實際情況，辦理各項應辦手續。
 - (13)如船體有斷裂現象發生或船身大幅度傾斜並在持續發展中，經多方搶救無效後，方可宣布棄船。
 - (14)船長應盡快提出簡要事故報告，並附上船舶擱淺後，周圍水深示意圖給公司主管人員如DPA。倘若事故是在引航員領航之下發生的，應取得引航員報告或引航員對本船事故報告的附加簽署。倘有救助行為，應將救助情況及救助契約(副本)一併附上。
12. 船舶發生觸地如擱淺、觸礁等事故後，應注意甚麼問題？

- (1)需穩定情緒，切忌急躁處理事情。
- (2)當判斷無法自行脫淺時，切忌盲目申請拖輪。
- (3)勿使人員慌亂，特別是客船，一定要維持好秩序防止事態擴大。
- (4)機艙部應盡最大努力不要停電，因保證船上的供電正常，在發生緊急事故時是非常重要的。
- (5)應特別注意防止污染事故的發生，當坐礁擱淺後與海底接觸的部位，有燃油櫃時，應將剩餘燃油設法駁往其他未與海底接觸的油艙或空艙櫃，以防船底破損漏油造成污染。

13. 如何確定擱淺部位？

可依兩舷測量船外的水深線與船舶離港前的吃水相比較，可初步確定擱淺部位。

14. 船舶坐礁擱淺後如何固定船身以防止情況惡化？

船舶坐礁擱淺後，如確定在短時間內無法下來，而氣象、環境情況又繼續惡劣變化時，為防止船體擱淺情況持續惡化，應盡可能使用以下方法固定船身。

- (1)定位拋錨：借助拖輪或工作錨

船((Multi-cat work boat)

在指定位置拋錨，其位置應考慮周圍水文狀態，尤其計畫脫淺一側的水深及出淺方向和波浪、潮流等情況，以便既可起到固定船體的作用，又可為下一步脫淺預作準備。

- (2)注入壓艙水：當船舶擱淺在平坦且寬敞的海床上時，此時可考慮注入壓艙水的方法來固定船身是非常有效的，但注入壓艙水前，必須經嚴格的計算船體的應力變化，以免船體斷裂事故的發生。
- (3)使用主機：若船艙坐礁於深水區，當船身有被風流推壓橫向礁石的危險時，應在救助船到來前，應利用俾、舵的效應，

保持有利狀態以免船身趨向險區。

- (4)使用拖船：使用一艘或多艘拖船協助，以推、頂的方法，以固定其船身。

15. 觸地後，船舶脫淺有哪些方法？

船舶脫淺有以下幾種方法：

- (1)使用本船主機動力自行脫淺。
- (2)減載使船舶起浮，而起到脫淺的效應。此時可能牽涉到共同海損的宣告，必須謹慎使用本方法。
- (3)使用專業救難拖船進行脫淺。
- (4)用小艇或雇用海工專用錨船 (Multi-cat work boat) 送出主錨，而後絞回錨鏈使船身脫淺。



拋左錨

(5)重新調整船上載重量，以調整船舶的縱傾或橫傾使其脫淺。

(6)其他，如雇用海上工程船利用挖槽、打沙等工法開挖臨時滑道、兩舷架設浮具、封補破艙、抽取浸水，以及還可利用礁石或架設地牛桩以拖絞纜繩等方法。

16. 當惡劣天氣時，船舶遇到觸地事故時，可能會有哪一些情況出現？

當環境伴隨著颱風或巨浪的惡劣天氣狀況的侵襲，增加船舶的風險：

(1)狂風和巨浪把船體一步一步地推向岸邊；

(2)在風浪的不斷吹襲之下，使船在固定支點上的原本動態平衡產生了變化；

(3)在上述的情況下，使原本在一側的固定支點因移動而使船舶的橫傾狀態因而改變；

(4)上述的支點動態變化，易造成船舶解體的風險增加；

(5)海浪對已被卡住的船舶，不斷的拍打與衝擊，可能造成船體和設備的損壞。

這些外來的力量，可能使本船和外部的脫淺計劃跟措施隨著產生變化，甚至不能落實。像其他海難

事故一樣，脫淺的計劃和實施也要相應地注意時間與天候間的變化。

17. 確定脫淺方案前應做好哪些準備工作？

在做確定脫淺方案前，應首先做好下列兩項工作：

(1)進一步查明擱淺現況，包括：

(a)再次確定比較精確的擱淺船位。

(b)確定船體有否受損或受損程度及浸水程度能否繼續進行脫淺？

(c)檢查俾葉和舵是否有受損？是否能繼續使用？

(d)再次測量高低潮時的六點吃水和周圍實際水深及底質，大約以2m的間距測量並繪出草圖。

(e)再次確定船體擱淺部位與擱淺吃水變化量。

(f)了解潮汐情況及水位變化等等。

(2)進行一系列有關脫淺方案的計算：

此項計算包括確定擱淺前的排水量、浮力損失、破艙進水量、浸水後吃水和穩定性的變化、剩餘浮力的損失、脫淺所需的拉力、需駁貨的噸數以及其他

必需的外援以及高潮時的水位等等。

然後根據各方面的情況研究各種脫淺方法的可能性，抓緊時間，以確定脫淺方案。

(3)確定真正的接觸面積：

觸地面積可通過比較吃水深度和測深錘所得到的數據，最好透過測深草圖顯示出，傳給公司主管部門或人員，如DPA等。

18.觸地後，如何決定脫淺的決策？ 如何計算其剩餘浮力？

從多次的觸地脫淺經驗得知，若是根據船長自身的感覺和當時情境作出的脫淺可行性評估及計劃，在多數情況下往往是徒勞無功的。如果情況沒有緊急性、嚴重性和明顯性地將危及船舶和船員的危險存在，則可按下列程序，依序進行拖救決策。即：首要測量水深和底質、計算剩餘浮力和脫淺所需拉力；以及最後作出拖淺路線的決策。這決策往往需要客觀性地對所採取的措施和將使用的工具作比較評估，其最終的措施才有較高的成功希望。

船舶觸地擱淺後，首先除了測量周遭水深及底質外，另一個重要步驟就是首要了解船舶的【剩餘浮

力】是多少，才能相繼的計算出所需拉力，需要配合何種馬力的拖輪來施救。

首先，讓我們來了解下列因觸地而改變船舶的情況有哪些？

- (1)此時因船舶進水而使船體浸泡在水裡，使排水量產生變化，也就意味著船舶浮力也受損失。
- (2)當船體的一部分面積和海床地面接觸時，在這個位置，水的流體靜壓力不能發揮作用，這時候船舶無法產生浮力。
- (3)由於船體損傷將導致進水，這也意味著進一步的浮力損失。
- (4)從外部的觀察所見到的浮力損失大部分明顯理由是由於船舶因海水浸泡所致。

因此讓我們來了解一下當船舶觸地被卡住時，船舶的剩餘浮力(FAR)應該如何計算？(編者註：下列公式摘自「船舶航行安全」一書，上海科技出版社出版。)

$$FAR = FA - \Delta FAA - \Delta FAF - \Delta FLW$$

此式中 FAR ----- 留存的剩餘浮力

FA ----- 擱淺前的浮力

ΔFAA ----- 因浸泡後損失的浮力

ΔF_{AF} -----因船體觸地後支撐在地面所損失的浮力

ΔF_{LW} -----因船舶進水損失掉的浮力

當時船舶的總重量(F_G)和剩餘浮力(F_{AR})的差額就是支撐力(F_{AL})，船舶用這個支撐力壓在海床地面上。

$$F_{AL} = F_G - F_{AR}$$

為了確定脫淺時必要的牽引船隻的脫淺力量(F_F)，必須注意水下地面底質的磨擦力。使用相應的磨擦係數 μ ，可確定必要的脫力 F_F ：

$$F_F = F_{AL} \mu$$

海底種類	磨擦係數
稀黏土	0.18-0.22
軟黏土	0.23-0.30
黏土和砂礫	0.30-0.32
砂底	0.35-0.38
鵝卵石	0.42-0.50
珊瑚礁	0.60-0.80
岩石	0.80-1.50

不同的海底底質，產生不同的磨擦係數表

這時的必要的脫淺力(F_F)只能與可使用的自身或外援的牽引力(F_V)的值做比較，即當 $\Sigma F_V \geq F_F$ 時，脫淺的成功率是可以期待的。反之，若 F_V 小於 F_F 時，還需要其他的補救措施：這些措施包括：

- (1)使用緊急泵排水、用駁船卸貨、投棄貨物等措施，以減少船的重量；同時為便於脫淺也可以對船舶進行艏艉或左右傾度的微調。
- (2)加強外部的牽引力(F_V)，即試著使用較大馬力的拖船。
- (3)減少船殼接觸海底的接觸面積，從而增加脫淺前的浮力(F_A)。
- (4)通過其他方法增強浮力。

19.如何概算脫淺所需牽引力

(F_{VSL})? ~待續~



ENDING搖船記事

文／張世金

1987年四月在日本常石造船廠接受了已經停航兩年，1970年日本橫濱鶴見造船廠，建造的隸屬昭和海運【健昭丸】兩百五十幾公尺長，十五萬噸級散裝船，船老闆特以出生地浙江寧波外海舟山為名，命名【舟山輪】。

這兒順便八卦一下老闆起家傳聞，也介紹一下我的故鄉-舟山。舟山群島，是中國浙江省東海水域內的一個群島，有大小島嶼1390個，連水域總面積2萬2千2百平方公里，其中陸地面積1371平方公里。舟山群島屬舟山市管轄。

2013年12月12日國務院辦公廳公布，繼上海成立自貿區後，同意建立浙江舟山群島自貿新區。根據國務院對舟山自貿區作出的規劃，是要將舟山致力建設為大宗商品儲運中轉加工交易中心、現代海洋產業基地等等。

【舟山】在航運界出過幾個名人，除了本文所提及的船老闆第一

代許廷佐先生創立後來的新興航院公司，益利航運公司，還有亞洲船王之稱的董浩云先生創立中國航運公司，後來的金山公司，東方海外航運公司，後來併入中遠航運。在政治界有喬石為中國很有聲望的領導人之一，各位不妨酷哥一下，便知曉。現任香港特首，和藝文界例如三毛，王家衛，苗僑偉....都來自舟山或有淵源。另外出了一個老水手，就是鄙人，在下，我。加入博客部落格行列，成立【航海生涯趣事】書寫四十多年海上工作經歷，目前為止約有三十萬人點閱。呵呵！

舟山群島除了主島舟山，最最有名風景名勝是【普陀山】為中國四大佛教名山之一，是觀音菩薩的道場，島上有二十幾座的寺庵。每一間寺廟都有不同的傳說，譬如前寺【普濟禪寺】的正門從不打開，除非是皇帝或是國家領導人光臨，蓋因有一回乾隆皇帝，過了開門時間要到廟裡拜佛，吃了閉門羹，表明身份后，乾隆生氣了，從今往後除了皇帝這個門永遠不得打開。江澤民當政時期造訪。曾為

他打開普濟禪寺大門，李鵬還是朱鎔基造訪，廟方有意打開廟門奉迎，他們兩位謙虛不敢造次。

事情好像扯遠了，回題，回題，舟山輪船老闆的第一代，是在舟山島港口附近開了個小飯館，某一艘小雜貨船，經營不善又船員經常在那小飯館吃飯，最後因為付不出飯錢，將船抵押給了小飯館，從此走進航運事業。第二代兄弟兩發揚光大，弟弟成立益利航運公司，生性好衝野心較大，數十年後公司消失。哥哥穩扎穩打，下一代承襲至今新興航運仍然屹立不搖，他們經營的是散裝大船或油輪，沒有貨櫃長榮那麼有名氣就是。

吃喝兩個字好像很難以分開，在思考“吃”要依歲月流水似記錄亦或是跳躍式東拉西扯時看到很多朋友提到又是豆子又是咖啡的，就臨時插個花也趕流行說說。

話說從頭，接船記事連續寫了四五篇，在這一篇要做一個ENGINE那一趟航行從日本接船(十七年船齡十五萬噸中古散裝礦砂船)經過加拿大溫哥華裝煤，美國長提加足了燃油繞南美合恩角到達巴西，航程近一萬五

千海里，費時兩個月。這兩個月真是發揮了我輩那時中華海員苦幹實幹精神，將一艘被封存了一兩年的舊船變成了堪使用的新船。

在重大保養項目有了陳果，又順利裝卸貨兩次以後，從巴西開往高雄長途航行中，所有船員作息步入正軌。主要KEYMEN心情也為之放鬆。有多餘時間尋找這條船日本船員留下的寶寶貝貝。而且如何善用它。

原來日本人在船上留下的寶物還真不少，圖書室日文版百科全書各類文藝書籍滿坑滿谷，尤其是精彩絕倫的日本漫畫，真的很佩服日本漫畫家們，漫畫書的前頭更有日本女優清洗寫真，以補漫畫黑白的不足。有專用的麻將間，麻雀牌竹子製作精緻可愛。(公司禁賭被我收藏)現在也成了家傳古董之一。運動器材也應有盡有，高爾夫球杆，空氣槍，這玩意兒好玩，有時候吃完飯，許多不知名海鳥，尾隨在船的後邊，兄弟們就拿空氣槍打靶練習，後來遭到船長禁止，說的也是，海鳥可是航海人員的良好友半，怎麼可以射殺呢？還有可以洩憤的沙包沙袋。划槳，跑步機，只要在運動中心看得到的設備，幾乎都有。



船尾游泳池陽傘，水床。說是游泳池，毋寧說他是個海水浴池，二三十公尺見方，腳一蹬可以到泳池另一邊，對機艙工作的人員來說，從三四十度高溫機艙工作完了之後，上來往泳池一跳，倒也是個消暑的地方。話說有一回，二管輪工作上來就這麼一跳，大廚從廚房走出來，大喊‘二管趕快上來，泳池裡有鯊魚’看到的或聽到的笑死了，有人在停車期間釣上來的鯊魚，就往泳池裡飼養，一般魚釣上來因為壓力關係，立即會死掉，只有鯊魚生命力特強，在游泳池裡還悠悠自在。二管輪從泳池爬上來，每個人都很關心的問他，【烏烏】還在不在？

船上的病房設備齊全，藥物之豐富，不輸于一家小型醫院，尤其是保養品藥物，許多人到日本必買的藥

物，滿坑滿谷，我怕過期也是浪費，都當做禮物送給每一個船員，也用不著到日本購買了，從這些來看日本船老闆對他們的員工是很看重的，他們的船員生活方式是比我們高卡許多，說著說著好像有些岔題。來說說下面咖啡的故事。

巴西是產咖啡大國，街上所見磨好的咖啡五百公克氣密包裝要不了好多錢，前回提過一百美元可以換四百萬巴西錢，一票人可以逍遙一晚上還有剩餘，都買咖啡吧！

船上庫房還留下好幾副煮咖啡工具，那時大家都外行，從巴西船開出來后，大的工程都已完成，放大洋風和日麗按正常作息進行，船長閑閑沒有事，很精心的看了說明書，他也買

了各種價位的咖啡豆，咖啡。每天午睡后下午三點半準時上駕駛台，酒精燈，玻璃瓶罐都搬出來了，玩這些泡咖啡器具，包括在巴西買的咖啡杯，不像我們常見的，像台灣人喝酒的一口乾小酒杯，但是非常精緻。在中東或者巴西喝咖啡都用這種一口乾咖啡杯，也沒有見加牛奶加糖。

這個時間二副將要下班，大副要接班，三副睡飽后晚一點也上來，有時輪機長也來參一咖，駕駛台咖啡香氣四溢，全船精英聚集於此或交換心得或話家常，氣氛融洽，有要加奶精的，有要加糖的，或者喝純苦的。船長功夫見長，咖啡也越喝越有味道了。在我看，要不有那閒情逸致，選再好的咖啡豆，再有多好的手藝也不就是一杯苦苦的”鉀肥”

如此這般悠閒逍遙從巴西衝越大西洋，經過南非進入印度洋，穿過印尼的巽他海峽，到爪哇海，進入到南中國海，高雄港中國鋼鐵碼頭，總計費時三十六天，航程一萬零三百零七海里。從1987年四月十號九點十二分日本常石造船廠開出來，到溫哥華，洛杉磯，巴西土八路，高雄港，總計繞地球一圈航程兩萬四千七百二

十五海里，換作陸地上公里等於肆萬伍仟柒佰肆拾一公里。連靠泊碼頭時間也算進去總計三個月十八天。完成艱巨任務，老老闆陪著日本荏原船主，蒞臨參觀，日本人看了驚奇于台灣船員苦幹實幹精神，頻頻豎大拇指點頭，老老闆非常滿意，高雄華王飯店賜宴鮑魚燕窩一席，吃飽喝足離船休假，做了一個完美的ENG DING.

後記：文章最後是有一點亂掰，但是事實是，在數十年前船老闆和船員是有一定感情的，這是事實。以前船到台灣港口，老闆陪著家人，或者公司下屬會在岸上擺一桌，慰勞船員的辛苦。船員眷屬的住宿旅館費用都會報銷，甚至送上船員回台北的飛機票，因為靠碼頭時間長，大家都會分批回家看看。後來也是船員自己搞糟了，一些沒有自制力的船員，在船上有些不爽，就借酒裝瘋爭吵起來，把老闆家屬嚇壞了，鮑魚龍蝦宴席就免了。也是時代改變了，有人會在公司干一輩子，可能見不到老闆一面。更別說是感情了，一切依法，船員傷病還要吃保險該賠的款項都有。整個社會是這麼個回事，不然哪來那麼多抗議？