

· 海南热带海洋学院专业提升工程规划教材 ·

Basic Maritime English

海事基础专业英语

主 编 / 王 硕



中国海洋大学出版社
CHINA OCEAN UNIVERSITY PRESS

Basic Maritime English

海事基础专业英语

主 编 王 硕

副主编 王兰春

编 委 黄学彬 陈德广 张国臣 吴清燕

顾 问 刘静暖



中国海洋大学出版社

· 青岛 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

海事基础专业英语 / 王硕主编. —青岛: 中国海洋大学出版社, 2017.11

ISBN 978-7-5670-1630-9

I. ①海… II. ①王… III. ①海事处理—英语
IV. ①D993.5

中国版本图书馆CIP数据核字 (2017) 第281712号

海事基础专业英语

出版发行 中国海洋大学出版社
社 址 青岛市香港东路23号 邮政编码 266071
网 址 <http://www.ouc-press.com>
出 版 人 杨立敏
责任编辑 吴欣欣
电 话 0532-85901092
电子信箱 wuxinxin0532@126.com
印 制 日照报业印刷有限公司
版 次 2018年3月第1版
印 次 2018年3月第1次印刷
成品尺寸 185 mm × 260 mm
印 张 13.5
字 数 300千
印 数 1-1000
定 价 34.00元
订购电话 0532-82032573 (传真)

发现印装质量问题, 请致电0633-8221365, 由印刷厂负责调换。

前言

近年来,随着航运事业与船务公司的不断发展,国与国之间的商务贸易日益频繁,语言交流显得愈发重要。船舶、人员以及环境的安全与否都与语言交流的有效性存在很大的关系。在海运界,海事英语被公认为工作语言。相应地,熟练地掌握海事英语成为一名合格船员的必备能力。由于我国的港口与航运事业取得了很大的发展,对英语技能性人才的需求也随之增多,对沿海、沿江的港口城市来说更是如此。可见,研究海事英语十分必要且意义重大。鉴于此,笔者在对国内外海事资料进行梳理与总结的基础上,精心策划并撰写了《海事英语》一书,以期提高海事人员的英语水平,促进我国海事事业的建设。

本书共十篇。第一篇对海事英语基础进行了综述,包括海事由来、海事文化以及海事英语学习三大方面的内容,本篇为下文篇章的展开奠定了基础。第二篇重点探讨航海技术,内容涉及航海图书、航海气象、海上无线电通信。第三篇船舶工程主要介绍了船舶基础知识、船舶设备与装置、船舶安全管理。第四篇重点从驾驶英语与轮机英语两个层面对日常海事英语进行了分析与讲述。第五篇将关注点放在航海业务上,分别阐述了装卸货业务、理货业务以及集装箱运输业务。第六篇重点对船舶贸易进行了探讨,主要从三个层面展开论述,即租船英语、船舶代理英语、港口业务英语。第七篇对海上应急的内容进行了探析,首先介绍了海上突发事件,在此基础上对海上应急措施进行了介绍。海事法律也是海事英语的一个重要组成部分,因此第八篇重点探讨了海事法律的相关内容,如国际海事公约与规则、海商法律、各类法律文书。第九篇从海事业务英文函与海事业务英语电研究了海事英语函电。作为本书的最后一篇,第十篇将视角转向水上运动与娱乐,分别对环球航海与海岛度假进行了介绍。本书在最后将常

用海事英文以及海运常用术语汇总并列为附录，以便读者参考学习。

本书内容翔实，涉及面广，涵盖了海事英语的诸多方面，如航海技术、船舶工程、航海业务、船舶贸易、海上应急、海事法律、函电等，每一方面又细分为若干小项目，如航海技术包括航海图书、航海气象、海上无线电通信，以使学习者对海事英语知识有一个全面、细致的了解。此外，本书每一篇中的每一章都设置了实务训练与扩展阅读，便于学习者巩固与提高。相信本书对海事英语学习者以及其他对海事英语感兴趣的人员具有重要的参考价值。

本书在编写过程中，参阅了大量与海事英语相关的文献与资料，且借鉴了许多相关专家与学者的观点，谨向他们表示谢意。本书最后列出了相关参考文献，如有疏漏，敬请谅解。由于笔者水平有限，书中难免存在不足之处，敬希批评指正。

编者

2017年3月

目 录

CONTENTS

第一篇 海事英语基础	001
第一章 海事由来	001
第一节 海事的定义	001
第二节 海事管理	002
第二章 海事文化	006
第一节 海事文化的定义与特点	006
第二节 海事文化建设	007
第三章 海事英语学习	013
第一节 海事英语学习的现状	013
第二节 海事英语教与学的策略	013
第二篇 航海技术	017
第一章 航海图书	017
第一节 海图	017
第二节 《航路指南》	018
第三节 《进港指南》	020
第二章 航海气象	027
第一节 气压与风带	028
第二节 热带气旋	028
第三节 天气报告	030
第三章 海上无线电通信	033
第一节 全球海上遇险和安全系统	033
第二节 遇险和紧急通信常用语	035
第三篇 船舶工程	043
第一章 船舶基础知识	043

第一节 船舶的历史	043
第二节 船舶的种类	044
第二章 船舶设备与装置	049
第一节 船舶的总体结构	049
第二节 船舶的具体设备与装置	050
第三章 船舶安全管理	056
第一节 船舶安全管理的基本内涵	056
第二节 船舶安全管理的基本要素	056
第四章 船舶保养与维护	059
第一节 船舶的检查维护	059
第二节 船舶的维修保养	060
第四篇 日常海事英语	063
第一章 驾驶英语	063
第一节 船舶驾驶的内容	063
第二节 船舶驾驶的基本要领	066
第三节 船舶驾驶专业术语	067
第二章 轮机英语	072
第一节 轮机的基本构成	072
第二节 轮机及轮机自动化常用术语	074
第五篇 航海业务	080
第一章 装卸货业务	080
第一节 装卸的种类	080
第二节 装卸货的手续与流程	081
第三节 装卸货的注意事项	083
第四节 装卸货业务的常用术语	083
第二章 理货业务	087
第一节 理货的意义	088
第二节 理货的服务对象	088
第三节 理货的工作内容	089
第四节 理货单证	089
第五节 理货业务的常用术语	090
第三章 集装箱运输业务	094
第一节 集装箱简述	094

第二节 集装箱运输的优越性	095
第三节 集装箱运输中的责任划分	096
第四节 集装箱运输货物交接方式	097
第六篇 船舶贸易	101
第一章 租船英语	101
第一节 租船运输相关概念	102
第二节 租船运输方式	104
第三节 租船运输的程序	105
第二章 船舶代理英语	107
第一节 船舶代理的概念和分类	107
第二节 船舶代理的发展途径	108
第三章 港口业务英语	112
第一节 件货码头操作业务	113
第二节 散货码头操作业务	114
第七篇 海上应急	118
第一章 海上突发事件	118
第一节 海上突发事件的含义	118
第二节 海上突发事件的分类	119
第三节 海上突发事件的特点	119
第二章 海上应急措施	124
第一节 我国海上应急的现状	125
第二节 我国海上应急的措施	125
第八篇 海事法律	132
第一章 国际海事公约与规则	132
第一节 国际海事公约	132
第二节 国际海事规则	133
第二章 海商法律	141
第一节 海商法律的定义	141
第二节 海商法律的特点	142
第三章 各类法律文书	149
第一节 延伸海事声明	149
第二节 船舶碰撞事实确认书	151

第三节 靠挂美国港口船东给供应商的短笺	151
第四节 授权委托书	152
第九篇 海事英语函电	154
第一章 海事业务英文函	154
第一节 海事业务英文函的结构	154
第二节 海事业务英文函的写作	159
第二章 海事业务英语电	164
第一节 国际电报	164
第二节 国际电传	165
第十篇 水上运动与娱乐	169
第一章 环球航海	169
第一节 中国航海家	169
第二节 西方航海家	171
第二章 海岛度假	177
第一节 国内海岛旅游	177
第二节 国际海岛旅游	179
参考文献	184
附 录	187
附录1 常用海事英文总汇	187
附录2 海运常用术语	205

第一篇 海事英语基础

作为本书的开篇，本篇中的第一章将研究海事英语的由来。只有了解了海事是如何产生和形成的才能更好地理解下面的内容。另外，国际海事活动还必然会涉及一些海事文化，所以第二章会对此进行重点探究。海事英语学习的方法和策略也是本篇要研究的重要内容。

第一章 海事由来

研究海事英语，首先必须对海事的由来有所了解。本章重点从两个方面探讨海事的由来，包括海事的定义和海事管理的相关问题。

第一节 海事的定义

海事的定义有广义和狭义之分。广义的海事是指一切有关海上的事情。狭义的海事是指船舶在海上行驶或停泊所发生的事故，如碰撞、失火、触礁、沉没、搁浅、因自然灾害等造成的事故。在我国的立法和司法实践中，对“海事”一词的使用极为复杂，既包括通常意义上的广义或狭义的海事，又包括两种意义以外使用“海事”一词的情况。比如，从《海商法》第22条对有关船舶优先使用权“海事”赔偿请求范围的有关规定可以看出，其使用的“海事”并非仅限于“海上事故”。1999年《海诉法》第4条规定海事法院受理“当事人因海事侵权纠纷、海商合同纠纷及法律规定的其他海事纠纷提起的诉讼”，同一法律条文中出现了两次“海事”，但二者的含义却不同。由2001年《最

最高人民法院关于海事法院受理案件范围的若干规定》（以下简称《规定》）中对“海事侵权纠纷”和“其他海事海商纠纷”的解释可以看出，“海事侵权纠纷”的案件多是由海上事故所引起的，但也不排除少数如“非法留置船舶、船载货物和船舶物料、备品纠纷案件”等不属于“海上事故”的案件。“其他海事海商纠纷”中的“海事”更加宽泛一些，但《规定》将其与“海商”并列使用，所以其不可能与广义的海事完全相同。另外，根据后来相关司法解释中对海事法院权限的界定可以看出，海事法院没有权力受理具有公法性质的海上行政及刑事案件，所以《海诉法》中的“海事”仅涵盖海上事务中有关横向民商纠纷的部分，与广义的海事无法吻合。因此，为了避免一些“海事国际惯例”的提法有概念不清、界定不严等问题，对“海事”的定义做明确的界定是很必要的。^①

英语中，“海事”的对应表达有如下几个：marine accident, maritime accident（海上事故）；marine casualty, maritime casualty（海难事故）；shipping casualty（航运事故）；ship accident, ship-related accident, vessel accident（船舶事故）；ship casualty, casualty to ship, vessel casualty（船舶海难）。

第二节 海事管理

本节主要对海事管理的概念、中国海事管理的特点与功能、中国的十大海事法院与海事局进行简单介绍。

一、概念

海事管理对应的英文表达是Maritime Administration或Maritime Management。所谓海事管理，是指海事管理机构为了保证水上交通安全、防止船舶造成水域环境污染依法进行的水上交通安全监督、防止船舶污染水域环境监督、通航安全保障、行政执法等行政活动的总称。

具体来讲，海事管理的定义涵盖如下几层意思。

（1）海事管理是一个国家政府的行政行为。此行为的性质是海事行政许可、海事行政处罚等行政执法活动，也包括海事行政计划、指导、行政合同等非直接产生法律效果的活动。每个国家的海事管理部门都有运用法律、法规所授予的行政权力，维护水上安全和防止水域污染的权力。需要特别指出的是，海事管理不同于航运企业、行业协会等非应用国家行政权力所实行的船舶安全管理活动，也区别于军事方面的海上活动。几乎所有国家的执法管理均属于政府经济、技术执法，但危地马拉、美国的海事执法管理具

^① 陈亚芹. 论海事国际惯例在中国法中的地位——以中国的立法与司法实践为视角[D]. 上海：复旦大学，2008：2.

有军事性质。此外，日本的海事执法也很特殊，其海上安保厅隶属于国土交通省下的行政管理机构，此机构虽然有武装，但不属于武装力量的范畴，所以日常常用海上保安厅完成一些海域巡航、争议岛屿管理等敏感的任务，避免了武装力量带来的不便。

（2）海事管理以保障水上安全、防止船舶污染水域环境为主要目的。这就决定了其与一些公共管理机构之间的差异，但其职能与一些公共管理机构有着紧密联系，需要一定的配合与协作。

随着水上交通的不断发展，海事管理的职能逐渐形成和发展，不同国家的海事管理职能会依据不同国家的需要而有所不同，但是由于国际海事组织的存在和作用，各国均存在的海事职能是维护安全、防止污染。^①

二、中国海事管理的特点与功能

（一）经济性

经济性是我国海事管理最为明显的特征。具体体现在海事管理机构主要为国家水运经济服务，尤其是为水上交通运输提供安全保障。海事机构主要通过船舶、船员、通航的管理保障船舶适航、船员适任、安全畅通、搜寻救助，为各种海洋的、内河的经济活动提供良好的环境和安全保障。

（二）公益性

海事管理的公益性主要体现在其目的是为维护公共利益，水上交通安全监督和防止船舶污染主要针对的是公共安全与环境保护。

（三）涉外性

海事管理的涉外性主要体现在其管理相对人或管理内容具有涉外性质，常常处理一些国家之间的事务。

（四）技术性

海事管理的技术性体现在管理涉及的内容及采用的手段均属于技能和知识。例如，船舶技术管理、防止船舶污染、通航环境管理、水上交通事故调查处理等职能的落实不但要符合相关的法律法规，而且也要有一定的技术规范与标准。

（五）整体性

海事管理的整体性体现在其职能上。如上所述，海事管理的职能涉及面非常广，与其相关的有边防、救捞、航务、渔政、海关等大量机构，所以海事管理是国家涉水行政的重要部分。^②

三、中国的十大海事法院与海事局

我国共有十个海事法院。级别上是中级人民法院建构，具体包括北海海事法院、大连海事法院、广州海事法院、宁波海事法院、青岛海事法院、上海海事法院、天津海事

^① 杨大志. 海事管理现状与对策研究 [D]. 合肥: 合肥工业大学, 2007: 1-2.

^② 杨大志. 海事管理现状与对策研究 [D]. 合肥: 合肥工业大学, 2007: 2.

法院、武汉海事法院、海口海事法院和厦门海事法院。

我国的海事局是在原中华人民共和国港务监督局和原中华人民共和国船舶检验局的基础上，合并组建而成的。目前，我国的海事行政系统有两大类：中央直属的海事局和地方海事局。当前的交通运输部直属的海事局包括黑龙江海事局、辽宁海事局、天津海事局、河北海事局、山东海事局、江苏海事局、上海海事局、浙江海事局、福建海事局、深圳海事局、广东海事局、广西海事局、海南海事局和长江海事局。

实务训练

In 1978 an international conference in Geneva adopted a convention formally establishing IMO (the original name was the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, or IMCO, but the name was changed in 1982 to IMO).

The IMO Convention entered into force in 1958 and the new Organization met for the first time the following year. By the time IMO came into existence in 1958, several important international conventions had already been developed, including the International Convention for the Safety of Life at Sea of 1948, the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil of 1954 and treaties dealing with load lines and the prevention of collisions at sea. IMO was made responsible for ensuring that the majority of these conventions were kept up to date. It was also given the task of developing new conventions as and when the need arose.

The creation of IMO coincided with a period of tremendous change in world shipping and the Organization was kept busy from the start developing new conventions and ensuring that existing instruments kept pace with changes in shipping technology. It is now responsible for more than 40 international conventions and agreements and has adopted numerous protocols and amendments.^①

思考与练习

1. IMO was created in a convention at an international conference _____.
A. in 1948 B. in 1958 C. in 1959 D. in 1982
2. IMO came into existence _____, according to the passage.
A. in 1948 B. in 1958 C. in 1959 D. in 1982
3. The task of IMO includes the following except _____.
A. to examine the shipping security status of each state
B. to develop new conventions as and when the need arises
C. to adopt numerous protocols and amendments

^① 金丽，姜泉. 海事英语阅读100篇 [M]. 青岛：青岛出版社，2005：3-4.

- D. to ensure that the majority of the conventions are kept up to date
4. IMO was kept busy from the start developing new conventions because _____.
 A. there existed too few conventions before
 B. shipping security issue loomed more important than before
 C. new technology developed very fast
 D. it coincided with a period of tremendous change in world shipping

参考答案

1. A 2. B 3. A 4. D

扩展阅读

海事专业术语:

SMS: SAFETY MANAGEMENT SYSTEM 安全管理体系

DOC: DECLARATION OF CONFORMITY 公司安全管理体系“复合证明”

SMC: SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE 船舶“安全管理证书”

SOPEP: SHIPBOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN 船舶油污应急计划

GMDSS: GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM 全球海上遇险和安全系统

ISPS CODE: INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIP AND OF PORT FACILITIES 国际船舶和港口设施保安规则

RSO: RECOGNIZED SECURITY ORGANIZATION 经认可的保安组织

CSO: COMPANY SECURITY OFFICER 公司保安员

SSO: SHIP SECURITY OFFICER 船舶保安员

SSP: SHIP SECURITY PLAN 船舶保安计划

SSA: SHIP SECURITY ASSESSMENT 船舶安全评估

PFSO: PORT FACILITY SECURITY OFFICER 港口设施保安员

DOS: DECLARATION OF SECURITY 保安声明

CSR: CONTINUOUS SYNOPSIS RECORD 连续概要记录

SSAS: SHIP SECURITY ALERT SYSTEM 船舶保安警报系统

ISSC: INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE 国际船舶保安证书

EEBD: EMERGENCY ESCAPE BREATHING DEVICE 紧急逃生呼吸装置

NAVTEX: NAVIGATION TELEPRINTER 航行警告接收机

PSCO: PORT STATE CONTROL OFFICER 港口国监督检察官

STCW CODE: STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING CODE 国际海员培训、发证、值班规则

STCW 78/95: STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING
CODE 78/95 国际海员培训、发证、值班标准公约

AS/SS: ANNIVERSARY SURVEY/SPECIAL SURVEY 年检/特检

ISM CODE: INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE 国际安全管理规则

IMO/ILO: INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION/INTERNATIONAL
LABOUR ORGANIZATION 国际海事组织/国际劳工组织

PSC: PORT STATE CONTROL 港口国监督

FSC: FLAG STATE CONTROL 船旗国监督

第二章 海事文化

马克思主义认为，人类社会的发展不但是一个蕴含规律性的过程，而且也是一个包含目的性的过程，是人类有意识、有目的地进行不断的选择和创造的过程。这种过程和创造并非个人主观意愿的结果，而是受制于某种内在规范和支撑的系统，这种系统就是文化。因此，在海事活动中，文化因素也是不可忽视的。本章重点研究海事文化的定义、特点及建设等问题。

第一节 海事文化的定义与特点

所谓海事文化，是指海事内部全体职工共有的经历史沉淀下来的持久稳定的人文产物。海事文化主要涉及历史传统、文化观念、价值观念、道德规范、行为准则、海事精神、海事制度等方面。随着海事的发展，“交通海事、阳光海事、数字海事”“勇于负责，追求社会满意度最高；干对干好，追求岗位业绩最优；创造环境，追求职工归属感最强”“船舶适航、船员适任、安全通畅、有效监管、优质服务”这些工作要求都逐渐成了海事干部职工的共识，也成了海事文化的重要部分，更是海事文化的基本内涵。^①总之，海事文化即海事系统价值观的综合，具体包括如下几个特点。

(1) 海事文化的实质即海事人的思想与理念。这些思想与理念主要涵盖价值观、海事精神与海事行政理念等，均为意识形态与思想认识的范畴。海事人的价值观念与思想意识决定着其用何种工作态度和方式参与海事执法与管理的工作。

^① 杨建华. 浅谈海事文化建设与发展 [J]. 江南论坛, 2012 (5): 53.

(2) 海事文化的本质即海事人的思想与理念在实践中的体现。这些互动通常为行政执法实践、海事管理实践及职工的行为方式、精神面貌、综合素质等。海事价值观、精神理念之所以重要,主要是由于其对海事人的实践活动有着重要影响。海事人的实践行为是其思想、理念的重要体现。

(3) 丰富的物质载体是海事文化的重要依托。具体体现在,海事文化倡导的一些价值观、理念是需要通过一定的物质载体在海事管理实践中体现出来的,这些物质载体是海事文化对内和对外产生影响的载体。海事文化的物质载体一般包括海事之歌、海事旗帜、海事刊物、海事徽标、海事制服、海事船舶、海事装备等。

(4) 海事文化有着明显的行业特征。海事管理机构是近代航海事业发展的重要产物,也是维护海上安全、国家主权的重要力量,有着浓厚的政治与经济色彩。海事管理本身就是人类社会发展的文化现象。^①

第二节 海事文化建设

海事文化建设是海事管理的一项重要工作,其主要是将安全责任意识置于海事职工的头脑之中,使安全责任成为海事职工的一种工作追求。本节将主要研究海事文化建设的相关问题。

一、海事文化的意义

海事文化是推动海事事业发展的一大动力,其影响并决定着每一位海事人员的价值取向与行为。在新的历史时期,大力加强海事文化建设对凝聚并激励海事干部职工,鼓舞士气、增强热情、规范行为,为实现海事发展的共同目标而努力奉献,有着重要意义。

二、海事文化的模式

海事文化的基本结构模式主要包括四个方面。

- (1) 海事观念文化。
- (2) 海事管理文化。
- (3) 海事行为文化。
- (4) 海事物态文化。

上述四种文化中,海事观念文化属于精神层,行为文化和管理文化属于制度层,物态文化属于物质层,各个层面相互区别又互相联系,缺一不可。

^① 何志成. 海南海事文化建设对策研究 [D]. 大连: 大连海事大学, 2013: 12-13.

三、海事文化建设的途径

我国学者朱建荣、望作信从应用步骤的角度对海事文化建设的途径进行了分析。具体包括如下五个途径。

- (1) 分析、诊断, 找准海事特点和风格。
- (2) 整理和开发形成制度和规范。
- (3) 自我设计独特的海事文化理念。
- (4) 倡导和强化让职工接受海事文化。
- (5) 实践完成与发展。

以上观点于2004年被提出, 可以看成是早期对海事文化建设提出的一些较为中肯的意见。

后来一些学者从宏观层面对海事文化建设提出了一些原则性的要求, 如黄志球的“坚持正确方向”“坚持与时俱进”“坚持制度创新”等; 郭丽指出要从“明确目标, 加强文化建设的长期规划”“全面提升人的素质”“做好宣传工作”等方面加强海事文化的建设工作。此外, 还有学者分别从物质文化、精神文化、行为文化、廉政文化、和谐文化等层面提出了意见, 如史国保指出“和谐文化建设要立足岗位, 不断推进文化的创新; 应努力提高全体海事职工的思想道德与科学文化的素质, 培养利于海事文化发展的海事精神; 坚持以人文关怀为主”。当然, 也有学者从分析个案的层面入手, 剖析了海事文化建设在深圳局、长江局及一些基层一线的建设情况。比如, 张欣指出, 长江海事文化建设应“坚持以人为本, 提升职工素质”并“创造长江海事安全管理品牌效应”等。但从整体上看, 这一意见目前仍处在激烈的讨论中。^①

实务训练

Standards of service and maintenance on board vessels have come under increasing scrutiny as the needs for cost saving exercises, including the use of smaller crews have become wide spread.

Routine maintenance on board has often been reduced in favour of either an on board riding crew or shore based riding crew or shore based repairs. However, of the 355 inspections made to collect manning information by Pand I Club, only 30 reported presence on board of riding crews. Furthermore, the very commercial pressures (low freight rates and strictly enforced delivery schedules) which have led to the need to reduce the number and experience of crew members, have also created a climate which discourages the laying-up of ships for repair.^②

^① 刘谦, 谢慕妍. 海事文化研究现状综述——基于CNKI与万方数据库的文献综述式研究 [J]. 中国水运, 2008 (10) : 7.

^② 金丽, 姜泉. 海事英语阅读100篇 [M]. 青岛: 青岛出版社, 2005: 11-12.