

NAUTICAL ENGLISH

远洋航海英语

专业阅读

(参考书)

吴德懋 编著

- 进港指南 ● 航海通告 ● 航路指南
- 租船合同 ● 海难救助 ● GMDSS ● GPS
- ECDIS ● 气象定线 ● 国际海上避碰规则
- 航海通告 ● 航路指南 ● 租船合同
- 海难救助 ● GMDSS ● GPS
- ECDIS ● 气象定线 ● 国际海上避碰规则

大连海事大学出版社

NAUTICAL ENGLISH

远洋航海英语

专业阅读

(参考书)

吴德懋 编著

大连海事大学出版社

(辽)新登字 11 号

图书在版编目(CIP)数据

远洋航海英语专业阅读=NAUTICAL ENGLISH/吴德懋
编著. —大连:大连海事大学出版社, 1994

ISBN 7-5632-0766-X

I. 远…

II. 吴…

III. 航海—英语—教学参考资料

IV. H319.4;U675.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(94)第 04276 号

大连海事大学出版社出版

(大 连)

大连海事大学印刷厂印刷 大连海事大学出版社发行

1994 年 7 月第 1 版 1995 年 9 月第 2 次印刷

开本:850×1168 毫米 1/32 印张:8.375

字数:210 千 印数:5001~10 000

定价:9.80 元

内 容 提 要

本书为《远洋航海英语专业阅读》(教科书)的参考书,内容包括练习的全部答案与课文和练习中阅读部分的全部中文译文。本书可作教学参考使用,但主要编写目的是为远洋船舶驾驶人员自学提供必要的条件。

编写说明

一、本书编写目标是培养学员具备独立阅读与远洋船舶驾驶有关的英文专业资料与书籍的能力。内容选自最新航海资料及有关论文与书刊,选材注意少而精,突出本专业英语语言特点。

二、本书内容重点为进港指南和航海通告,其它内容包括航路指南,避碰规则,海难救助,全球海上遇险安全系统(GMDSS),全球定位系统(GPS),电子海图显示与信息系统(ECDIS),气象定线,租船合同等等。

三、授课学时总数为 80,如基础较差则为 120。课程共分为 20 单元,每 4 小时或 6 小时一单元。

四、每教学单元分课文与练习两大部分。

课文部分包括详细的词汇短语注释与语言难点注释,以利学员自学。

练习部分是为巩固所学内容的教材重要组成部分,学员通过练习可判定掌握程度。练习着重对课文语言的分析归纳,分别编入当课与后继课程的练习。练习分为(a)选择理解;(b)词汇、短语,句型;(c)语法结构;(d)英译汉为主的翻译以及(e)与课文内容相当的段落或文章阅读。前三部分为纯复习性练习,无扩展性内容;后两部分则兼起复习巩固与扩展语言知识的作用。

五、为便于教师授课与学员自学,教学参考书中包括课文与每课最后阅读练习的全部译文与练习的全部答案。译文的功能仅限于教学参考。

六、学时不足或水平不够的培训教学,可视具体情况做下述两种选择:

(a)每课授课时数增至 6 或 8。

(b)按下述两种方式减少教学内容：

(i)删去练习中的阅读部分。考虑到这种可能性，课文选注词汇自成一体，不受阅读练习中选注词汇的影响。

(ii)删去部分教学内容：一般应由后向前视情况删去 3 课，7 课，9 课或 10 课。教材编写已将这一因素考虑在内。

七、本书最后附有课文与练习中阅读部分的全部词汇(含短语)供学习使用。

编者

1994 年 4 月

目 录

第一课	《进港指南》1993-94 领航	(1)
第二课	《进港指南》1993-94 苏伊士 运河航行规则 1992 年 1 月	(14)
第三课	《进港指南》1993-94 港口设施	(28)
第四课	《进港指南》1993-94 安全与污染	(40)
第五课	《进港指南》1993-94 限制及其它	(52)
第六课	《进港指南》1993-94 检疫及其它	(63)
第七课	《英版航海通告》概要	(80)
第八课	《英版航海通告》海图改正(1)	(94)
第九课	《英版航海通告》海图改正(2)	(114)
第十课	《英版航海通告》航海警告	(128)
第十一课	《航路指南》(选自《马六甲海峡 及苏门答腊西海岸航路指南》) 新加坡海峡 及其附近	(145)
第十二课	国际海上避碰规则(1)	(166)
第十三课	国际海上避碰规则(2)	(176)
第十四课	海难	(188)
第十五课	全球海上遇险安全系统(GMDSS)	(198)
第十六课	全球定位系统(GPS)	(209)
第十七课	电子海图显示与信息系统(ECDIS)	(219)
第十八课	船舶的气象定线	(227)
第十九课	运输合同	(239)
第二十课	抵达国外港口	(251)

第一课

《进港指南》1993—94

领 航

I

领航:

强制领航区:界线自北纬 $51^{\circ}37'$ 、东经 $00^{\circ}57'.32$ (Essex 郡 Foulness 角) 至北纬 $51^{\circ}46'.08$ 、东经 $01^{\circ}20'.53$ (Gunfleet Old 灯塔), 接着至北纬 $51^{\circ}48'$ 、东经 $01^{\circ}40'$ (Long Sand 头), 再至北纬 $51^{\circ}36'$ 、东经 $01^{\circ}23'.08$, 然后至北纬 $51^{\circ}26'.6$ 、东经 $01^{\circ}25'.5$, 最后至北纬 $51^{\circ}24'.92$ 、东经 $00^{\circ}54'.35$ (Kent 郡的 Warden 角)。

伦敦港务当局(符合 1987 年领航法规定的港口权力当局)根据 1987 年领航法第七章行使其权限, 规定对行驶于 Putney 桥与伦敦港海面界线之间全长为 50 米或 50 米以上的所有船舶实施强制引航。

行驶于强制领航区域并且处于强制领航情况下, 船舶的领航一定要由下列人员进行:

- (a) 一名经授权的领航员, 或
- (b) 具有伦敦港务局授予的该地区(或该地区指定的某部分)的船舶领航免除证书的一名船舶的现任船长或大副。

2. 要求正式领航员领航的手续

要求领航必须发出明确通知。按照必须执行的手续, 无论进港还是出港, 申请领航员必须包括需要领航员到达登船点的时间。还

应对领航部门因天气恶劣或其它不可预见的情况而无法提供领航员作必要的考虑。船舶所有人或船长若不能及时提供适当信息,则可能要付附加费,并可能导致船期的延误。

2.2 进港船预计抵达时间

需要 N. E. Spit, Sunk, Warps 或 Gravesend 领航站正式领航员领航的船舶,必须于 24 小时前将该船的抵达临时预报给位于 Gravesend 的泰晤士航行局,说明预计抵达指定领航员登船/离船站的时间、登记总吨位/总吨位、全长、吃水与目的地(泊位或锚地名称)。此预报可以以临时申请的形式发出,不会导致罚款。

上述信息的确认必须在不晚于 8 小时前通知泰晤士航行局(这是规定的通知,时间一过就可能被课以罚款)。

直至 4 小时前,任何预计抵达时间的改变均须通知泰晤士航行局。此后,预计抵达时间的任何进一步改变与最终确认,均须在船舶与适当领航站进行甚高频无线电话联系时予以通知。

短程航行的船舶可在离开原港口时,如果这时的时间晚于上述强制通知时间,通知强制预计抵达时间。

若已经在确认的预计抵达时间前 4 小时以内取消正式领航员领航,则要付撤消费。

2.3 离港船、移泊船与离锚地船的预计开航时间

驶离伦敦港某泊位、系船浮或码头,从某泊位移至另一泊位,或驶离某一锚地而需正式领航员领航的船舶,必须于 24 小时前通知泰晤士航行局,说明驶离泊位、系船浮、码头或锚地的预计开航时间、登记总吨位/总吨位、全长、吃水、目的地与领航员离船点。通知可以以临时申请的形式发出,不会导致罚款。

进一步的确认,必须在不迟于 4 小时前通知泰晤士航行局(这就是规定的通知,过了这个时间可能要课以罚款)。此后,预计开航时间的改变必须在开航前两小时以前通知泰晤士航行局,并应使用甚高频无线电话或者电话直接与 Gravesend 领航站联系。

若已经在确认的预计开航时间前 3 小时以内取消正式领航员的服务,则要付撤消费。

2.4 伦敦港抛锚的船舶

驶往泊位前需要抛锚的船舶,必须使用甚高频无线电话,请 Gravesend 领航站值班领航员确认船上的领航员可留在船上至船舶被要求续航为止。不允许与任何领航员单独作任何安排。

在正常情况,当船舶抛锚时间延长时,领航员将离船,而在续航时由另一名领航员代替。

有正式领航员的进港船或出港船,领航完毕需要抛锚时,一旦实际可行,则必须使用甚高频无线电话通知 Gravesend 领航站船舶预计抵达锚地时间,以使领航员离船。要求领航员驶离锚地时,船舶必须遵照前面 2.3 段的要求。

(第 2 002 页)

II

提前申请:使用系泊设施的客船与大型船舶,必须于入港前 3 天前通过航运公司或代理向港口管理人员(东京市政府港务局)提交使用设施申请,以使它们确定泊位。

上述船舶欲想使用锚地设施时,必须向东京一横滨港长(东京海上安全代理港湾部)提交使用锚地申请,以便他们指定锚位。小于 300 总吨的小船不需要提交锚地申请。

超过 500 总吨的船舶要在夜间(从日落至日出)进港时,必须事先向港长提交申请并得到准许。船舶进港后,船长必须收到一份书面许可。

载运炸药或其它危险货物的船舶,必须事先向港长提交两份准许进港的申请。这类船舶应在港外第三区停留。然而,当港长认为可行时,则船舶将获准入港。

(第 1 144 页)

III

领航:要求可通过代理提出。可通过频道 14(156.7 兆赫)或 16(156.8 兆赫)进行接触。呼叫:KEB260 洛杉矶领航站。电话:519-3805。抵达或开航通知在不少于 1 小时前进行。船上鸣号一长声一短声,或用国际信号。领航员将在海口浮标(“L. A.”进口浮标,带钟灯浮“L. A.”,红白两色竖条纹,带雷达反射器)附近登船。

天气正常时,领航员梯应放在右舷离水面一米。

进口船舶应保持在洛杉矶海口浮标东航行。

出口船舶应保持在洛杉矶海口浮标西航行。

如抵达或出航时间有变化,船长或代理应及时通知领航站。

注意:抵达船舶一般在 Vicente 角与 Fermin 角之间以外地区可进行良好的甚高频无线电话联系。

进口:驶近长滩/洛杉矶港的船舶应使用规定的分道通航制。应通知船舶在海上安全委员会采取永久性变更之前,分道通航制做了临时性的变更。这一变更按下述方式改变洛杉矶/长滩警戒区西面入口的形式:TSS 分隔带的一部分宽度由 2 海里减为 1 海里,并在稍作调整的转向点处与现存的分隔带合并;出口分道移至现海图分道位置以南 1 海里处;警戒区东部范围缩小。船舶海图应按照最近的《航海通告》对这些变化的地理位置加以改正。大型油船应于海口浮标以南 1 至 2 海里处让领航员登船,使领航员可以于就近登船,而又能在进入防波堤区之前掌握该船的操纵。所有进港船应在相应海口浮标以东通过,出港船则应在海口浮标以西通过。船长在警戒区应极为留神,因为附近有出港船舶与众多小型船筏,在夜间,它们的灯光在防波堤以内和四周,或者以港口灯光为背景,不大容易识别。出港船舶应于驶过海口浮标南侧并邻近锚区后再定航向,并应留神交叉船舶。

(第 2 138 页)

Key to the Exercises

I. 2, 4, 5, 9, 12, 13, 14, 17, 19, 20

II. exemption, information, requirement, notification, navigation, destination, arrangement, confirmation, cancellation, application, section, permission, separation, government, adoption, modification, location

III.

事先	在船上
利用甚高频无线电话	在正常情况下
在长度上	在右舷
受到控制	在宽度上
在大小上	在正常天气条件下
按下述方式	在东面
以此为背景	
由于天气恶劣	
按照最新航海通告	
由于邻近出口船舶	

IV. at the time of leaving the port.
in the vicinity of the sea-buoy,
applications for use of facilities,
in respect of the area,
in exercise of their powers,
in the form of a provisional order,
in radio contact with the pilot station,
under the pilotage of a pilot

V. 1 - o, 2 - d, 3 - r, 4 - i, 5 - s, 6 - b, 7 - l, 8 - g, 9 - f, 10 - m

VI. 1. requiring 2. engaged 3. proceeding 4. moving

5. drawn 6. using 7. carrying 8. approaching 9. granted
10. entering

- VI. 1. The ship is being navigated in...
2. A Pilotage Exemption Certificate may be possessed by...
 3. A delay to the ship may be caused by...
 4. A provisional notification of arrival must be made to...
 5. No surcharge penalties will be incurred by...
 6. Any change in ETA must be notified to...
 7. No arrangement may be made with...
 8. The pilot will be replaced by another pilot when...
 9. The pilot station must be advised (by inward or outward bound ships) of...
 10. Applications for use of facilities must be submitted to...
 11. Good notice is given of...
 12. Due allowance should be made by large tankers.
 13. Confirmation must be given to...
 14. Contact should be made direct to...
 15. Vessel charts should be corrected as per...
- VII. 1. A portion of that separation merges with the charted separation zone at this point.
2. Outbound vessels should be alert for crossing traffic in that area.
 3. Arriving ships should make VHF radio contact with the pilot station there.
 4. Within that area, pilotage is compulsory for all ships except small craft.
 5. Ships carrying dangerous cargo must comply with the above procedure.

6. An order for a pilot must relate to the time the pilot is required at the Boarding Point.
7. The pilot may remain on board until the ship is required to get underway.
8. Ships with explosives are required to anchor there before they proceed to their berths.

Ⅷ.

(I)

领航:需要易北河领航员的船舶,必须至少于抵达易北河灯船 12 小时之前,用无线电报向“Elbelotse Brunsbittel”提出要求。

电报挂号:“Elbeltotse Brunsbittel”,经由 Norddeich 无线电台,呼号 DAN

电 传:28343 Ellots D

电 话:(04852)87295

来自附近港口的船舶应在启航时,或者尽快提出请求。

如果预计抵达时间变更,则应发出更正报。

电报内容应包括:

1. 船名;
2. 登记总吨;
3. 预计抵达易北河灯船时间,日期用两位数,船舶抵达时间用 4 位数;
4. 吃水;
5. 船舶目的地。

(例:1. Eleka, 2. 12 854, 3. ETA Elbe 02 1030, 4. 24ft. 04in., 5. Kiel Canal(基尔运河)。)

船长应在抵达易北河灯船 1 小时前,用甚高频 16 或 8 频道与领航船联系。

强制区领航:在易北河,对来往于易北河灯船的所有 1 000 登记总吨以上的海船,还有所有油、气与化学品船以及来往于 Deutsche Bucht 灯船的所有 10 000 登记总吨以上的这种柜舱船,领航是强制的。

这些 10 000 登记总吨以上的柜舱船必须使用 Deutsche Bucht 西部进口分道通航制。

这些船舶的领航员只能在 Deutsche Bucht 灯船处由直升飞机或领航船接送。见《Deutsche Bucht 领航员业务》。

此外,对所有易北河上或来往于 Deutsche Bucht 灯船的 35 000 登记总吨以上的散货船与 60 000 登记总吨以上的其它船舶,领航为强制的;所有这些船的领航员只能在 Deutsche Bucht 灯船处由直升飞机或领航船接送,它们必须使用 Deutsche Bucht 西部进口分道通航制。见《Deutsche Bucht 领航员业务》。

除油、气与化学品船以外,20 000 登记总吨以上的出口海船,直至易北河灯船处领航船位置以外范围,均为强制领航,即使领航船因天气恶劣已移至上游时,也是如此。

如果上一类型的船舶(除油、气与化学品船以外的 20 000 登记总吨的船舶)按照国际航运公会规定的直升飞机/船舶操作指南装备有适当标记的绞车牵引或降落区,则可在易北河灯船处由直升飞机接领航员。

见平面图部分的《甲板标记与大小平面图》。

如集装箱船舶装备有绞车牵引操作的特殊平台,则领航员的接送亦可由直升飞机在集装箱船上进行。

豁免:

强制地区领航规则不适用于不足 300 登记总吨的油船与不足 5 000 登记总吨的其它海船,条件是:

——这种船舶所走的航线是该船船长过去 12 个月内在同一条船上起码航行过 6 次的航线:

——该船船长掌握足够的德语

——这种船舶装备有 1 台工作雷达,还有具有该领航区规定频道的甚高频无线电装置。

然而,任何船舶都最好配备 1 名领航员,因为他不仅具备当地航行知识,而且熟悉易北河的特殊规定、检疫与海关的规则。

原则上所有船舶均须配备 1 名领航员。

海水吃水 37 英尺(淡水吃水 38 英尺)以上的散货船与油船,无论大小,与所有超过 60 000 登记总吨的船舶,无论吃水多少,必须配备两名易北河领航员。

领航区分为三个:

第一区:自易北河灯船至 Brunsbittel(基尔运河入口)40 海里(自 Deutsche Bucht 灯船至 Brunsbittel 68 海里)由易北河领航站管理;

第二区:自 Brunsbittel 至汉堡 Seemannshoft(汉堡港进口)40 海里,由易北河领航站管理;

第三区:汉堡港全区,由汉堡港领航站管理。

第一次调换领航员地点在 Brunsbittel,替换的或是基尔运河领航员,或是第二名易北河领航员,汉堡港领航员在汉堡 Seemannshoft 登船。

等待领航员的船舶可在易北河灯船或 Deutsche Bucht 灯船附近等候。

与易北河灯船或 Heligoland 领航站的联系,使用甚高频第 8、13 或 16 频道。

夜间驶进易北河对任何船舶均无限制。

海流流速 2—3 节;Outer Bar(外栏河沙)灯浮“9”处平均潮差为 9 英尺 10 英寸;Brunsbittel 处 9 英尺 2 英寸;汉堡 10 英尺 4 英寸;底质为沙、泥。

不管是否使用河区领航员,所有超过 300 登记总吨的船舶均

须付易北河领航税(Lotsabgaben)。

只有在雇用领航员的情况下,才要领航费(Lotsgeld)。

(第 719 页)

(I)

领航:对悬挂外国旗的船舶与来往于外国港口的美国船舶为强制性。

预计抵达时间需要在 24 小时之前通知。应利用甚高频 16 频道与纽约、新泽西 Sandy Hook 领航船联系,呼号为“Ambrose Pilot”,领航船也使用 13、8 与 73 频道、或船对船频道 2638 或 2738。需要领航员的船舶白天应悬挂信号“G”。雾天则应用汽笛鸣放声号“X”。

通常可在 Ambrose 灯塔以西约 1.5 海里处找到领航船。恶劣天气时领航船设法停在正常领航站的上风处。

能见度差时,进口船舶应驶向 Ambrose 塔,然后慢速向 Ambrose 航道海口浮标行驶,同时用汽笛鸣放声号“X”。如行驶至海口浮标附近时仍无领航员登船,那么船就应该在自 Ambrose 塔至海口浮标的连线以北约 0.5 至 1 海里处抛锚等待领航员。

(第 2 156 页)

(II)

领航船:服务于易北河灯船附近进口的船舶,是一双桅领航船,船身黑色,烟囱黄色,船身两边均涂有白色的字“Lotse”,停船概位为北纬 53°59'.5、东经 08°09'.0(易北河灯船东南东 1.5 海里处)。

天气恶劣时领航船移至 9 号灯浮东面。这一移动会由 Nord-deich 电台以航海警告形式通告。

利用甚高频 16 或 8 频道、悬挂“G”字旗、发出音响或摩斯灯光信号均能与领航船取得联系。