

船 员 实 用 英 语 系 列 丛 书

船舶日志填写实用英语

张晓峰 沈国华 编著



PRACTICAL ENGLISH
FOR ENTRY OF SHIP'S LOGBOOKS



大连海事大学出版社
DALIAN MARITIME UNIVERSITY PRESS

船员实用英语系列丛书

船舶日志填写实用英语

Practical English for Entry
of Ship's Logbooks

张晓峰 沈国华 编著

大连海事大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

船舶日志填写实用英语=Practical English for Entry of Ship's Logbooks/张晓峰, 沈国华编著. —大连: 大连海事大学出版社, 2001.11

(船员实用英语系列丛书)

ISBN7-5632-1456-9

I. 船… II. ①张…②沈… III. 船舶航行—英语 IV. H31

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2000) 第 87661 号

大连海事大学出版社出版

(大连市凌水桥 邮编: 116026 电话: 4728394 传真: 4727996)

(<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com)

大连理工大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

2001 年 11 月第 1 版 2001 年 11 月第 1 次印刷

开本: 850 mm × 1168 mm 1/32 印张: 6.25

字数: 146 千字 印数: 0001~3000 册

责任编辑: 晓 江 封面设计: 王 艳

定价: 11.50 元

前 言

自 1997 年先后做过“远洋船员如何适应现代英语的要求”、“航海院校英语教学如何适应 STCW 公约”和“对我国远洋船员英语语言能力的评估”等课题之后，我们发现在评估过程中大多数船员有一个共同的愿望，那就是，航海院校的英语教师或专业教师能不能在最短的时间内搞出一套适应船员特点的实用性很强的教材和参考书，以满足船员对英语提高的需要。于是，自 1998 年起，我们先后编写了《船舶驾驶员实用英语口语》、《船员应对船东面试指南》和《实用航运业务英语函电》等书籍。

此后有不少船员来信或来电希望我们进一步扩展领域，形成一套能为船员所用的系列性的、有参考价值的船员实用英语丛书，以便更好地满足他们在竞争日益激烈的船员市场上立足的需要。为此，我们和许多业内专家合作，准备在今后的一两年内陆续出版《船员实用英语系列丛书》，给读者交上一份满意的答卷。

该丛书以英语语言为载体来传递最新的航海科技、技能和信息，强调“实用性、专业性、知识性”，主要涉及目前航海英语教学和专业教学相重合的知识点，而且，该知识点又是近年来新兴起的，如 PSC、ISM 等。该丛书力求以英语语言为支点，以专业知识为杠杆，以现实需求为契机，使它成为学习专业英语有用的参考书。

该丛书希望打破传统的英语学习和教学模式，“学为所用，学有所用”。作者期望船员在短期内对英语有较大的提高，以适应国外船东面试和外派的需要。

张晓峰

2001 年春于大连

编者的话

随着船员劳务市场的不断开发与完善,越来越多的中国船员进入了国际劳务市场。船员在工作过程中,随着船东的要求和国外 PSC 检查的加强,如何较规范地用英语填写好船舶日志的问题就显得比较重要了。所谓的“规范”不是循规蹈矩地遵守我们目前英语教学中所倡导的传统的语法和修辞准则,而是遵守千百年来的航海实践中的约定俗成,该种俗成既基本遵守英语的语法和修辞基础,又有航海界所特有的且用院校传统语法所不能解释的现象,有鉴于此,笔者专门对船舶日志进行了研究,在上过数十艘船舶并查阅了其船舶日志后,对第一手材料进行了分析、整理和再加工从而形成了本书。本书作为船员实用英语系列丛书之一,可以用于船员的英语培训和船员自学,也可以作为院校的英语和专业老师的参考书,对那些要外派的船员来说,本书更是值得一读的。

本书尽管字数不多,但却凝聚着许多人的劳动,可以说是集体智慧的结晶。大连远洋运输公司的李海泉船长、曹德章船长和李瑞云通用报务员,中海集团大连客运公司的周邱克船长,大连凌海船务公司的赵新英船长、吴士中船长、安家歧轮机长和党兆荣船长,INMARTESCO 公司的何显波船长、马静波船长、黄林森电机员和席广明报务员、彭光波、以及大连港高级引航员徐伟成同志等都以不同的形式参与了本书编写的前期工作。大连远洋运输公司通信导航处的王军同志编写了通信日志的内容;赵金文、邹文生、周立波轮机长编写了轮机日志内容;冷梅同志主持了大部分附录的编写。顾佐法船长、孙洪庆、姜明亮、李春野轮机长和魏海军博士在百忙之中审阅了航海和轮机日志的内容并提出了宝贵的意见,在此一并表示感谢。

由于时间和水平所限,本书一定存在不少不足和错误之处,望广大读者提出宝贵意见。

编 者

2000 年 12 月

目 录

第一章 船舶日志的种类和记叙的内容	1
第二章 船舶日志的语言特点	3
一、语言简练	3
二、无歧义	4
三、简化写作语体	5
四、简洁的时态	5
五、用词的选择	6
六、字迹工整清楚	7
第三章 船舶日志中英语语言的处理方式	8
一、采用名词词组	8
二、采用动宾结构	8
三、采用无主语句子	9
四、省略表示时态的动词	9
五、省略系动词	9
六、省略冠词	9
七、采用 OF 连接的多名词	10
八、用恰当的标点取代如 AND, AS WELL AS 等连词	10
九、采用目的状语	10
十、分词短语的应用	11
第四章 船舶日志的记录方式	12
一、船舶日志中首页的记录内容	12
二、航海日志所记录的内容	12

三、无线电日志所记录的内容	15
四、轮机日志所记录的内容	17
五、电气日志所记录的内容	19
六、天气状况的记录	20
第五章 航海日志填写的推荐语句	23
一、航海日志部分	23
二、无线电日志部分	88
第六章 轮机日志填写的推荐语句	96
一、日常工作	96
二、维护和维修	103
三、外来检查	139
四、部门合作	140
五、修船及相关事宜	141
六、接收驾驶台的指令	142
七、其他维修和保养记录	142
八、杂项	149
附录 1: 航海日志填写实例	152
附录 2: 轮机日志填写实例 (部分)	154
附录 3: 中文航海日志样张	155
附录 4: 通信日志举例	156
附录 5: 蒲福风级	158
附录 6: 浪级	159

附录 7: 涌级	159
附录 8: 能见度分级	160
附录 9: 云级	160
附录 10: 标准车钟令	161
附录 11: 航海日志中的参数	162
附录 12: 写作和口语相对应的词汇	165
附录 13: 轮机日志常用的动词	171
附录 14: 油类记录簿的记录说明	174
附录 15: 某公司航海日志记录注意事项	184
附录 16: 某公司通信日志的使用规定	189
附录 17: 某公司轮机日志保管及记载规则	190

第一章 船舶日志的种类和记叙的内容

船舶日志是船舶驾驶员和轮机员以及其他人员对船舶工作的记录。船舶日志具有内容写实性、法律依据性和相对完整性等特点。船舶日志一般都有以下格式：首页（front page）、数字化内容（digitalised content）、例行记事（daily remarks）和重大事件记录（incident record）等。

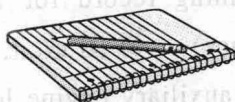
应该说明的是船舶日志的格式因各个公司的要求不同而有所不同，但是无论其是什么格式，记录的用语还是基本相同的。

船舶日志就其记录的内容来划分一般分为航海日志（deck logbook）和轮机日志（engine logbook）；如果再细分，航海日志还包括甲板日志和无线电日志（radio logbook）；轮机日志还包括轮机日志和电器工作日志（electrical logbook）。有一些公司的船舶日志还有其他的变体，如摘要日志（abstract logbook）、官方日志（official logbook）等等，且分别由大副或二副等不同人员保管。此外，一些特殊的记录簿具有日志的性质或类似于日志，如甲板车钟令记录簿（telegraph record book）、垃圾处理计划（garbage management plan）、压载水处理记录（ballast water management record）、雷达操作使用记录簿（radar operating record book）、VHF 记录簿（VHF operating record book）、救生和消防设备的测试和保养记录（testing and maintaining record for life-saving appliance and fire-fighting appliance）、海图改正记录（record for fixing charts）、辅机日志（auxiliary engine logbook）、船长夜航命令

(night orders)、轮机长指示(C/E instructions)和油类记录簿(oil record book)等等。

航海日志应该记录天气、海流、海潮等情况,该记录可供驾驶人员采取措施时(如雾航等)使用;航海日志还记录船舶的性能及天气和海况等对船舶航速等方面的影响,计程仪和罗经等设备的指示,日常维修保养工作,重大事故及前后所采取措施的详细记录,参加协同搜救的操作,船上发生的有关事件(如人员更换),对外交往、接受检查(如PSC、FSC或船级社检查)的情况,航行中操纵行为(如改变航向、航速、追越和避让行动等),上物料食品,必要时测得的水深及底质,装卸货情况、货损和货差,正午船位,开航前和抵达前的吃水等等。

轮机日志应该记录的内容包括存油、耗油数,主机的转数,冷却系统(喷油器冷却器、机油冷却器、空气冷却器)的温度,燃油加热器的加热温度,燃油的粘度,汽缸冷却水出口的温度,汽缸的排气温度,主副机使用记录,日航程、航速和海面状况,正午船位,主要大事记录(如设备的不正常运行、维修保养、机损、海难)等等。但应该注意的是,如果航海日志和轮机日志同时记录某项内容,该内容的时间、数量、发生地点、出现的人物等内容必须保持严格的一致,因为不少有经验的船东和港口国检查官员有时会把航海日志和轮机日志对照检查,以发现日志中不实之处(如不按照规定处理排放污水等等)。



第二章 船舶日志的语言特点

一、语言简练

由于船舶日志所留的可填写空间很小，所以在填写船舶日志时必须用简练且让人不产生误解的语言。如果能用一个词或一句话说明的问题就不要用两个词或两句话。因此，填写船舶日志虽然是一种写作的形式，但不是那种长篇大论式的写作，同时在不影响理解的情况下可以省略句子的成分。因为有些填写内容只注重某件事情的完成，而这些事情是由谁完成的并不重要。再者一些句子一看就知道这些事情是由谁来完成的；还有一些句子本身不应该有主语（如祈使句）；还有一些句子的主语是船舶本身；还有一些句子的主语不便说出来而采用被动语态，这些情形均是无主语的情况，如（She）Passed No.5 fairway buoy.(I) Stood by to let go port anchor.(I) Rang up engine.(OOW or someone else) informed E/R of standby engine.

为了做到简练，船舶日志在填写时还可以采用标准的缩写，甚至是被本船所共识的非标准缩写，如 R/up M/E(即 Rang up Main Engine). ARPA OOO (即 ARPA radar is out of order). Compltd comm. on VHF CH12, signal 2(Finished communication on VHF Channel 12 and the signal strength is poor). C/O (即 Chief Officer) (was 可省略) dismissed as per shipowner's instruction. CHK VSL LIFEBOAT COMPONENTS, E.G: DAVIT, SEA ANCHOR ETC.(即 Check vessel's lifeboat components, for example: davit, sea anchor,and etc).

除了省略主语外，有些句子本身的动词是系动词，或者虽然不是系动词但却是带有系动词意思的动词，再者有些句子动词省略后并不影响对该句子的理解，这些动词均可以省略。如 RPM（即 Radio Pratique Message）（was 可省略）granted. Master（was 可省略）informed. Anchor（was 可省略）weighed up. Anchor（was 可省略）clear of bottom.

还可以采用缩写或符号填写日志，如 W（即 white）白色光、QF（即 Quick Flashing）快闪光、FL（即 flashing）闪光、Gr（即 green）绿色光、UT（即 universal time）世界时、M/E（即 main engine）主机、settl.TK（即 settling tank）沉淀柜、serv. TK（即 service tank）日用油柜、sec.（即 second）秒、晴天用空心的圆圈（○）表示。

（注：以下各例文中的括弧内容，如果没有特别说明即表示可省略的内容。）

二、无歧义

在航海中由于语句的高度压缩有时会产生歧义，如 You are running into danger. Bridge will not open.（本义：你正在驶向危险，前方的桥坏了。歧义：你船有安全隐患，驾驶台的房门打不开了。）因此现在改为，Stop wherever you are. Bridge defective. 再如 Refused damage.（本义：我方拒绝承认你方提出的货损。歧义：我们不会出现货损。）应完善为：Refused damage amount you claimed. 再如，Pick up slack on headline.（本义：请继续松头缆。歧义：请抬起（用手）松头缆。）应该改为：Continued to slack on headline.

三、简化写作语体

填写船舶日志的语言属于缩略的书面语言, 要求用词和语句尽量符合写作习惯。如, Rectified all deficiencies as per PSCO.(按照港口国检查官员的要求, 已经改正缺陷项。)如果写成 According to the requirements of PSCO, we rectify all deficiencies.就成了口语体, 且比较繁琐; 再如, Finished cargo handling operation.如果写成: Cargo handling operation over.容易被误解成“转换装卸货的角色”, 且有不伦不类的口语色彩; 再如, Completed Communication on VHF CH13.(在 VHF13 信道上的通话结束了。)如果写成 VHF CH13 communication over.就成了口语体, 同时还会引起误解。

四、简洁的时态

英语语法中的时态较多, 但一般用于船舶日志的时态只有两种, 即过去时和现在时。过去时的表示又有过去时、过去完成时、过去进行时、过去将来时、过去完成进行时等形式; 现在时的表示有现在时、现在进行时、将来时、将来完成时、将来完成进行时等。从逻辑意义上看, 用过去时态表示自己做过的事(一般这些事情都相当重要), 如通知机舱备车、避让中采取的必要行动、记录实施的锚令、舵令、车钟令、完成必要的自查等等; 而一般现在时则用于记录别人的行为或记录事件或命令属下在限期内要完成的工作, 如记录引航员要的锚令、舵令、车钟令以及船上发生的事件、船长夜航命令、轮机长特殊指令等等。如, (I have)informed stevedores company of being ready for cargo loading(现在完成时).(I will)stand by to let go port anchor(将来

时). (I have been) wait(ing) harbour reply APPROX for one watch(现在完成进行时).(We are) executing life drills(现在进行时). Navigate with caution(一般现在时)等等。

五、用词的选择

前面已经提到, 船舶日志的记录属于写作的变体, 因此对记录用语中词汇的选择是十分考究的。一般说来应该选择带有 -mit, -ment, -tion, -ity, -ize, -ization, -rior, -ism, -ent, -cribe, -cription, -lity, -ancy, -ency, -um 等字符串的词汇。因为在写作中这些词汇是英语中的外来语, 即融合了拉丁语、法语、德语和斯堪的那维亚语等“借来”的词汇, 属于“高雅”(specific elegance)词汇。如果把词按口语和写作的性质分类, 可以分为以下的4种。

第一种是写作专用词汇。这些词汇一般找不到合适的词去替代, 如果必须涉及此用语且不可替代时, 即使能勉强找到一个替代的词, 其词的意义和程度与原来的词相比差距很大, 该类用语一般都来自于法语和拉丁语。如 bona fide(忠诚的), vice versa(反之亦然), force majeure(不可抗力), pro forma(形式, 格式), pro rata(按比例), inter alia(特别地), hereby(thereby)(谨此)等用语。

第二种是可以找到替代的词且替代后的词汇含义与原义接近, 即写作专用词勉强可以找到口语词替代, 但词义略有差别(请参阅附录)。

第三种是口语和写作通用的词汇, 该词汇在英语中占大多数, 该种词一般不分是口语还是写作用语均可以使用, 如 approve 等等。

第四种是口语中专用的词汇，此种词汇只能用于口语不能用于船舶日志的填写。如 no biggie（没事），no big deal（不要紧），neat（好，满意），well done（做得好）和大多数的拟声词等。

六、字迹工整清楚

一个船舶日志填写的好坏，其很大程度还取决于填写日志者的书法水平，不论填写者的书法是否令人赏心悦目，但有一点是共性的，那就是必须让人看懂。一般来说，如果书写者的书法水平较差，最好不要用连笔。每个人的书法水平有所不同，但都有独特的签名，西方国家的船员还用左手签名以防别人模仿。因此在每行记录的末尾那些看不懂的、令人眼花缭乱的部分一般都是记录人的签名，同时，如果在日志的填写中一不小心填写错误，则必须改正。应该把待改正的部分用红色的笔，从错误的字符串中间部分划上横线并更正，改正后一定要在错误字符串的附近空白处签名，如果空间太小可以采用签名的缩写，总之，必须要证明改正人是填写日志的本人。

除了上述特点外，有一些记录方法是在数百年的航海实践中流传下来的记录方法，如把本船比拟成第三人称的女性，用做单数，如 Stopped her. 再如 A container vessel overtakes her. 其中的 her 均表示本船。还有特定的符号代替单词，如用锚的形状表示单词 anchor 或 anchorage，而锚的形状加 ed 就代表“anchored”（已抛锚）。



第三章 船舶日志中英语语言的处理方式

因为船舶日志有其独自的特点，所以在填写船舶日志时必须很好地对语言进行处理。总的说来，应该突出其特征，针对其特点采取相应的处理措施。

一、采用名词词组

由于有些要表述的名称是多名词的罗列，即所谓的“名词+名词+名词”构成的词组。如，No.1 diesel generator turbocharger（一号发电机涡轮增压器）、boiler water tank（锅炉水舱），但一般采用这种词组的办法，其名词的罗列不得超过3个以上，否则会影响阅读。

二、采用动宾结构

一个动词性质的名词和名词的组合，有时需要在两个名词的中间加 of,即“动名词（或动词+ing）+名词（动名词）”，“动名词（动词+ing）+of+名词（动名词）”。如，Combustion of FO（烧燃油）、Complement of lubricating（完成润滑）、Disassembly of cylinder（吊缸）等等，该种“A+of+B”的形式，在词义的理解上可以完全按动词和其宾语的形式，或“AB”、“A的B”的方式理解。

三、采用无主语句

正如上一部分描述的,有一些句子有时不需要主语,如记叙车钟令和锚令;有一些句子一看就知道该动作的实施人是谁,如果把主语加上反而画蛇添足。这些无主语句可用“动词+宾语”的形式表示。如, Get ready for sea. (备航) Standby for dropping anchor. (准备抛锚) Pushed her at her starboard bow. (从右舷船首顶推) Draw out the piston. (吊缸)

四、省略表示时态的动词

其特点已经在上一章中描述了,表示时态的动词有 has、have、will、would、should 等等。如, Master (has) handed over manoeuvring. (船长交出操纵指挥权。)或 Master took over the watch.再如, The fog (has) set in. (下雾了)

五、省略系动词

在船舶日志的记录中相当多的系动词 be,在不复杂的句子中会被一目了然地找到,为了简化填写日志的空间,这些系动词常常被省略。如 Injector of M/E (was) found leaking. Mines (were) reported at the entrance of the bay.

六、省略冠词

经笔者的调查统计,在大多数(约 80%)用英语写的船舶日志中,定冠词 the 被省略了,特别是在一句话的句首出现时,更应该省略,这样可以简化记录语言,使记录内容简单明了。