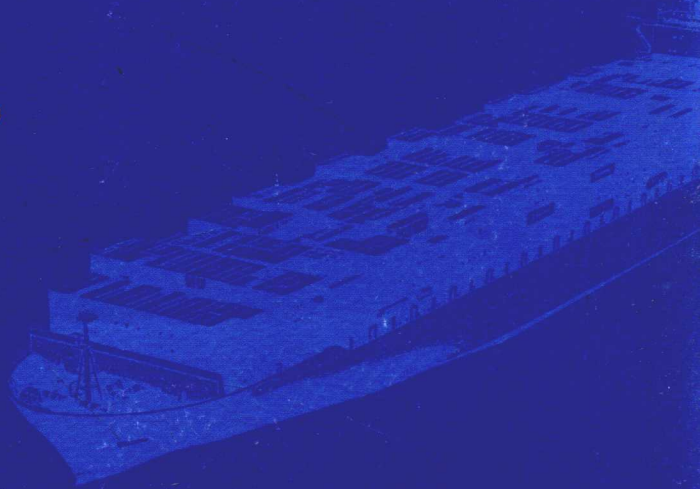


港口国监督文化及 语言研究

*The Researches of the Culture and
the English Language Concerning PSC*

徐华东 张晓峰 编著



大连海事大学出版社

港口国监督文化及语言研究

The Researches of the Culture and the English Language
Concerning PSC

徐华东 张晓峰 编著



大连海事大学出版社

© 徐华东 张晓峰 2014

图书在版编目(CIP)数据

港口国监督文化及语言研究 = The researches of the culture and the english language concerning PSC : 汉英对照 / 徐华东, 张晓峰编著. — 大连 : 大连海事大学出版社, 2014. 1

ISBN 978-7-5632-2956-7

I. ①港… II. ①徐… ②张… III. ①港务监督—研究—汉、英 IV. ①U691

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 009135 号

大连海事大学出版社出版

地址:大连市凌海路1号 邮政编码:116026 电话:0411-84728394 传真:0411-84727996

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

大连海大印刷有限公司印装 大连海事大学出版社发行

2014年1月第1版 2014年1月第1次印刷

幅面尺寸:170 mm × 230 mm 印张:20

字数:330千 印数:1~2000册

出版人:徐华东

责任编辑:陈亮

责任校对:阮琳涵 华云鹏

装帧设计:孟冀 王艳

版式设计:解瑶瑶

ISBN 978-7-5632-2956-7

定价:59.00元(含光盘)

序

港口国监督(Port State Control)是一个船旗国政府、船东、船员都非常关心的文化课题,笔者自2001年就开始从事该课题的相关研究,并先后和大连远洋公司的许多业内人士,如郑家旭、李智、卜凡义等高级船长进行了座谈,并于2001年出版了针对船东和船员方面应对港口国监督的书——《港口国监控英语》。随着岁月的流逝,港口国监督文化在形成,针对此方面国际海事组织已经出台了許多相关的决议。有感于此,笔者和许多船员管理人员、从事港口国监督的人员进行了沟通并听取了他们对港口国监督的见解,形成现在的研究成果,定名为《港口国监督文化及语言研究》。本书是我们经过长时间研究并结合当今港口国监督的最新材料而形成的以港口国监督文化为核心的,以原版英语和网址发布信息为主要研究对象的学术类著作,同时考虑到实用性和可操作性,在写作中也兼顾了港口国监督检查人员和船员的实际操作。

本书写作中树立了以下几个独特的原则:第一,我们的研究以英语版本文献为主要研究对象;第二,我们从事的港口国监督文化研究不是以对文献的英汉对照翻译为唯一目的,但是英汉翻译为必不可少的材料;第三,我们以港口国监督文化为研究的切入点,以文化渊源和发展历史作为旁证;第四,我们在研究中引入了语言的分析特征,这样更加透彻、新颖、有针对性;第五,我们在研究中还提供了一种研究手段,这样为从事港口国监督的人员和船舶管理人员在撰写港口国监督相关论文时提供了相应的指导作用。

全书由徐华东、张晓峰策划,第四章的文献翻译部分由韩艳玲、郭晓艳共同完成,其余部分由徐华东、张晓峰共同完成。

编者

2013年春于大连

目 录

第一部分 港口国监督文化探究	1
第一章 港口国监督的文化理念	2
第一节 引言	2
第二节 港口国监督的背景	21
第三节 港口国监督中主要名词释义	29
第二章 与港口国监督有关的机构和组织	33
第一节 “组织”类型词辨析	33
第二节 国际海事组织介绍	36
第三节 主要船级社介绍	46
第四节 与港口国监督相关的国际机构和组织	96
第五节 典型的港口国监督主管机关介绍	101
第三章 与港口国监督相关的国际海事公约	124
第一节 国际海事公约及港口国监督相关公约概述	124
第二节 “公约”类型词辨析	127
第三节 《国际海上人命安全公约》介绍	130
第四节 《经 1978 年议定书修正的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》 介绍	132
第五节 《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》介绍	135
第六节 《海事劳工公约》介绍	137
第七节 《1969 年国际吨位丈量公约》介绍	139
第八节 《1966 年国际载重线公约》介绍	141
第九节 《国际海上避碰规则》介绍	142
第十节 文化、地域影响不同公约的关注度	144

第十一节 特定文化观念下的港口国监督——以澳大利亚港口国监督为例 / 146

第二部分 港口国监督信息的获取渠道 / 159

第四章 国际海事组织有关港口国监督的决议阅读 / 160

第一节 国际海事组织大会决议阅读技巧解密 / 160

第二节 国际海事组织第 A. 1052 (27) 号大会决议选读 / 162

第五章 各备忘录有关文献 / 165

第一节 巴黎备忘录文献选读 / 165

第二节 东京备忘录文献选读 / 170

第三部分 港口国监督相关写作 / 219

第六章 港口国监督英语写作技巧 / 220

第一节 “缺陷”类型词辨析 / 220

第二节 缺陷项目描述 / 222

第三节 港口国监督业务函电 / 233

第四节 港口国监督论文撰写 / 246

第四部分 港口国监督听说技能 / 251

第七章 港口国监督英语询问技巧 / 252

第一节 学会说行话 / 253

第二节 学会适当地省略 / 254

第三节 学会问话的语气 / 256

第四节 学会使用礼貌用语 / 257

第五节 不同检查手段中所使用语言 / 259

第六节 港口国监督检查人员示范对话 / 263

第八章	港口国监督英语应答技巧	/ 277
第一节	言语尊重	/ 277
第二节	一问一答	/ 282
第三节	巧用时态	/ 285
第四节	逻辑差异	/ 287
第五节	言行差异	/ 291
第六节	母语干扰	/ 293
第七节	船上应对港口国监督检查示范对话	/ 295

参考文献	/ 311
------	-------

第一部分

Section

港口国监督文化探究 Researches on PSC Culture

本部分的设计是根据港口国监督的现有著作、文献表述的文化理念,运用现代人文科学的手法对港口国监督的历史、渊源、地域差异和港口国监督相关的公约等方面的探究,得到对港口国监督方面诸多问题的独特见解。在研究手法和章节编排上借鉴了西方国家人文科学的研究方法。本部分包含三章:第一章,港口国监督的文化理念;第二章,与港口国监督有关的机构和组织;第三章,与港口国监督相关的国际海事公约。

第一章 ■

港口国监督的文化理念

Chapter 1 Cultural Spirit of the Port State Control

本章从港口国监督形成之初的相关文献、港口国组织形式、港口国监督检查人员的知识结构和素质、港口国监督重要词汇等相关方面来研究港口国监督的文化,采用翻译和论述相结合的手法。

第一节 引言

1.1.1 Introductions to the Port State Control

一、港口国监督的提法

“港口国监督”是对 Port State Control 的汉语翻译中的一种,相关翻译还有港口国检查、港口国控制、港口国管理。杨新宅、谢辉在《港口国监督》一书引言中指出:

“港口国监督是英文 PORT STATE CONTROL(简称PSC)的中文译名,最初被译为港口国管理,有的也称之为港口国监控或港口国控制。”(杨新宅、谢辉,2000:1)

杨新宅、谢辉还强调:“港口国管理即港口国政府对抵达其港口的外国籍船舶实施的管理,广义上说包括了海关当局、移民当局(公安边防)、卫生和动植物检疫检验当局以及海上安全主管当局按照部门分工对船舶、人员及载运的货物进行的管理。目前,国际海运界所说的港口国管理是狭义上的管理,并赋予这一名词专门的含义,特指港口国政府海上安全主管当局针对船舶安全和防污染方面的监督检查,称之为港口国监督。”(杨新宅、谢辉,2000:1)

李华文、王德才在《港口国监督检查要点》中指出:“港口国监督就是在缔约国国内港口对外国籍船舶实施的安全检查,该检查旨在核实船舶状况及其装备、配员和操作符合国际公约有关要求。港口国监督具有两个作用:一是通过港口国政府的力量,强制性地对到港的其他缔约国船舶实施公约的情况进行监督检查;二是根据不予优惠原则,对到港的非缔约国船舶按同样的程序实施检查,迫使非缔约国船舶同样必须遵守国际公约的规定,从而保证所有国际航行船舶在同一标准下进行安全营运。港口国监督实质上是指国际公约规定的缔约国履约要求。就安全、防污和保安而言,履约有两层含义:一是由船旗国负责确保悬挂本国国旗船舶达到这一标准,包括规定船舶须配备一系列证书并定期接受检验作为该船已达到这一标准的证明,以及为确保船舶保持良好状况而进行必要的船旗国监督(FSC)检查;二是为弥补船旗国监督的不足或船旗国监督不能有效发挥作用时,缔约国政府可以对到达该缔约国港口的外国籍船舶进行监督检查,也就是港口国监督(PSC)。”(李华文、王德才,2008:1)

上述定义在描述“港口国监督”时都不约而同地加上了“检查”一词,显然认识到了“港口国监督”一词表述的不足。

沈国华、张晓峰在《港口国监控实用英语》一书序言中引用了当时国际海事组织(IMO)海事安全分委员会技术官员 Heike Hoppe 博士的话:

“Port State Control (PSC) is the inspection of foreign ships in national ports for the purpose of verifying that the condition of the ship and its equipment comply with the requirements of international conventions and that the ship is manned and operated in compliance with applicable international laws. The primary responsibility for ensuring that a ship maintains a standard at least equivalent to that specified in international conventions rests with the flag State, and if all flag States performed their duties satisfactorily there would be no need for Port State Control. Unfortunately, this is not the case, as evidenced by the many marine accidents around the world, hence the need for additional control.”

(沈国华、张晓峰,2001:1)

港口国监督是指港口国对抵达该国的外轮进行的检查,目的是核查船舶状况和设备状况,看其是否符合国际公约的要求,以及船舶的配员和操作是否符合适用的国际法规。港口国监督的首要职责是确保船舶始终满足国际公约和船旗国的最低标准,如果所有的船旗港口国都能令人满意地履行其职责,那么港口国监督就不再需要。然而,事实并非如此,正如全球各地出现许多海事事故,因此必须要进行额外监督。

“The authority for exercising PSC is the national law based on relevant conventions. It is therefore necessary for a port State to be Party to those conventions and to have promulgated the necessary legislation before exercising PSC.”(沈国华、张晓峰,2001:1)

实施港口国监督的权力是基于相关公约的国内法规,因此作为那些公约缔约国的港口国必须在实施港口国监督前颁布其必需的立法。

上述表述中,第一段第一句话是说明港口国监督的定义,第二句话是说明港口国监督的职责,然后说如果所有船旗国都按要求做,就不需要进行港口国监督,然后说需要的原因是有很多的事故存在。第二段说的是港口国监督与国际公约和国内法规的联系,从中我们可以得出下列信息:

第一,港口国监督是按照国际公约检查外国船舶是否满足国际法规(international laws)的最低标准。

第二,港口国监督的目的是通过这样的监督方式,使得全世界统一标准。

第三,正因为全世界有许多不执行标准的现象存在,实施港口国监督是有必要的。

第四,国际公约是通过国内法规实现的。

作为一个国际海事组织的官员,Heike Hoppe 非常清楚国际公约的英语是 conventions,而他使用 laws 的原因是期盼像遵守法律一样履行国际公约。因此,笔者认为目前将 Port State Control 翻译成“港口国监督”是不够的,而“监控”一词体现出“既监督又控制”,“监督”是表象,“控制”是目的。其中 control 一词更多意义上是“干预”(intervention)和“干涉”(interfere)。《牛津高阶英汉双解词典》中对 intervention 和 interfere 的表述如下:

intervention *n.* (instance of) interfering or becoming involved, e. g. to prevent something happening 干涉,干预,介入(如阻止某事发生)。(Hornby,2002:785)

interfere *v.* 1 concern oneself with or take action affecting somebody else's affairs without the right to do something or being invited to do so 干涉,介入,干预 2 inter-

fere with something; handle, adjust, etc. something without permission, especially so as to cause damage (未经允许)摆弄,(尤指)弄坏 3 interfere with something; distract or hinder somebody 干扰或者妨碍某人。(Hornby,2002:781)

因此这两个词所表达之义更接近港口国监督的目的。

在我国,最早接触“港口国监督”这个概念的人多数是在海事局(Maritime Safety Administration)工作的公务人员,而海事局的前身是港监(Harbour Superintendency Administration),因此海事系统的监督人员首先想到的是“监督”,其实在笔者看来“监督”不如“监控”符合 Port State Control 的初衷,即在监督的同时控制那些低标准船舶,但为了尊重约定俗成的翻译,本书还是沿用“港口国监督”这一说法。

顺便提一下对 Port State Control Officer (PSCO)的翻译,此前相当多的出版物都将之翻译成“港口国监督官员”,但笔者对此持有不同的看法,如果说成“官员”,会增加本位主义或者官僚主义的思想倾向,因此本书建议将此名词译为“港口国监督检查人员”。

二、港口国监督的作用

港口国监督对于船旗国而言是一个“杠杆”:杠杆的一端是船舶的“国际义务”,另外一端是船舶所有人实施相关规范的特有“权力”。目前我们实施更严格的港口国监督是由于不道德船舶(rogue vessel)利用自己的“权力”稀释与淡化了国际公约,使得船舶事故不断增加。在不道德船舶所有人(rogue shipowner)看来,港口国监督无疑是无情的大棒,一不小心就会被国外港口国主管机关通过滞留(detain, detention)的方式来处罚自己从而使自己的利益受到损失。

钱闵在《ISM 规则与港口国监督实务》中指出:“港口国监督是指‘世界各港口国家主管当局按照国际公约、自己的国家规定和区域协定,对抵港的外国籍船舶实施实际上以确保船舶和人员安全、防止海洋污染为目的,以船员适任、船舶技术状况符合国际公约最低标准为对象的专项检查’。”(钱闵,2001:28)

港口国监督的杠杆是一个统一的国际公约标准,在各个船旗国的应用,由于地区、道德、文化、硬件设施等差异,会出现良莠不齐的情况,而港口国监督的目的就是使国际公约的执行在不同文化、理念、地域、硬件设施的情况下水平保持在某一基准上。

三、英语“检查”的同义词辨析

在海事文化中,有关“检查”的英文词汇很多,最常见的有 control, inspect (in-

spection), survey, exam (examination), supervise (supervision), surveillance, monitor, administrate (administration) 等。词与词之间有词义相同之处,但更多的是其不同之处。为了探索其区别与联系,本书采用同一本词典——《牛津高阶英汉双解词典》(以下简称“词典”)查其含义,并加以对比。

要弄清楚“检查”一词的意义,我们先看一看港口国监督检查中经常涉及的和“检查”相关的英语词汇。

control 一词在词典中表述如下:power or authority to direct, order or limit (指挥、命令或限制的)能力,权力,控制,支配,管理。(Hornby, 2002:307)我们可以自此推演出对 control 的理解,那就是政府层面的控制,因此在海事英语中其通常是指港口国或船旗国对船舶或者船公司的检查行为。

inspect(动词)一词在词典中表述如下:examine something closely 检查(某事物)(Hornby, 2002:773)。我们可以自此推演出 inspect(inspection)是指从某一个具体层面对某事物的检查,而这些词汇通常会跟在 PSC 之后,比如说 PSC inspection(港口国监督检查),该用法是将整个的 PSC 当成是一个名词,而中心词是 inspection。

survey (动词)一词在词典中表述如下:**1** look carefully at all of something or somebody especially from a distance 仔细全面地观察(某物或某人),尤其指自远处 **2** study (and describe) the general condition of something 全面研究(及论述)某事物 **3** find and record the area and features of (a piece of land) by measurement and/or calculation (e. g. using trigonometry) 测量,勘察,勘测(土地) **4** in British English, examine (a building, etc) to make sure its structure is in good condition 检查(建筑物等)以鉴定其结构状况等 **5** investigate the behavior, opinions, etc. of (a group of people), usually by questioning them 调查(某部分人)的行为、意见等(通常以询问的方式进行)。(Hornby, 2002:1540)在海事英语中 survey 通常是指船级社验船师的验船行为,而验船师则称为 surveyor,由 survey 变形而来。

surveillance 一词在词典中表述如下:careful watch kept on somebody suspected of doing wrong 对涉嫌者的监视。(Hornby, 2002:1540)在海事英语中该词通常用来表述船舶交管系统(VTS)的监督行为。

monitor(动词)一词在词典中表述如下:**1** make continuous observation of something; record or test the operation of something 持续观察某事物,记录或者测试某物的运作 **2** listen to and report on (foreign radio broadcasts and signals) 监听(外国无线电广播和信号)。(Hornby, 2002:952)从词面的意思看,monitor 更接近汉语中的“监视、监听”,在港口国监督中较少使用。如果使用也和消防器材部分相关,在海事

文化中的例外是:monitor 指消防炮,即能喷出泡沫的高射炮形装置;而 detector 特指火警探测器。

administrate (administration) 一词在词典中表述如下:1 administering, giving 实施,执行,给予,供给 2 management of public or business affairs 公共事物的管理,经营,行政 3 (part of Government that manages public affairs during the) period of office of a US President 美国总统任期,美国总统任期内的政府。(Hornby, 2002:18)该词除了上述含义外,在航海领域的特殊含义就是“主管机关”。在《国际安全管理规则》中表述如下:The Administration means the Government of the state whose flag is entitled to fly. (主管机关是船旗悬挂国的政府机关。)可见此处 Administration 一词是由词典中第三个含义而来的。

scrutinize 一词在词典中表述如下:look at or examine carefully or thoroughly 仔细或彻底检查(某事物)。(Hornby, 2002:1350)该词在使用时是指详细检查某船或者某项目,和其类似的词汇是 peruse。

为什么港口国监督不用 Port State Inspection 或其他的用法?综上所述,海事检查类的词汇正在逐渐专门化,比如 survey 只是在船舶检验中使用,inspection 只是在通常的检查中使用,surveillance 更多是指在 VTS 中的监测,因此,control 才慢慢固定为港口国和船旗国监督,变成了海上“监督”的首选词汇。

四、备忘录的概念

我们用 Google 引擎在网上做一个“MoU”的关键词搜索,不难得到下列解释:

A memorandum of understanding (MoU) is a document describing a bilateral or multilateral agreement two or more parties. It expressed a convergence of will between the parties, indicating an intended common line of action. It is often used in cases where parties either do not imply a legal commitment or in situations where the parties create a legally enforceable agreement. It is a more formal alternative to a gentlemen's agreement.

备忘录是描述两个或者更多方面的双边或多边协议的文件。它能够表述协议方多边意愿的汇集,表明预定的共同的行动路线。其通常用于一旦出现某方不愿履行法律承诺或者不能实施的情况下,其他方制定的法律性强制性的协议。它比君子协议更正式,也是君子协议的替代品。

Whether or not a document constitutes a binding contract depends only on the presence or absence of well-defined legal elements in the text proper of the document (the so-called “four corners”). The required elements are: offer, consideration, intention (con-

sensus ad idem), and acceptance. The specifics can differ slightly depending on whether the contract is for goods (falls under the Uniform Commercial Code (UCC)) or services (falls under the coon law of the state).

文件是否构成有约束力的合同仅取决于是否具备由合适文件(即所谓的“四方”)表述的明确定义的法定要素。规定的要素有提供、考虑、意图(同前一致)和接受。视合同的商品(在统一商务规则框架下)或者业务(在某国的常规法律框架下)而定,细节会略有不同。

In international relations, MoUs fall under the broad category of treaties and should be registered in the United Nations treaty database. In practice and in spite of the United Nations' Legal Section insistence that registration be done to avoid “secret diplomacy”, MoUs are sometimes kept confidential. As a matter of law, the title of MoU does not necessarily mean the document is binding or not binding under international law. To determine whether or not a particular MoU is meant to be a legally binding document (i. e. a treaty), one needs to examine the intent of the parties as well as the position of the signatories (e. g. Minister of Foreign Affairs vs Minister of Environment). A careful analysis of the wording will also clarify the exact nature of the document. The International Court of Justice has provided some insight into the determination of the legal status of a document in the landmark case of Qatar v. Bahrain, 1 July 1994.

在国际关系中,备忘录在大的公约框架下,应该在联合国的公约数据库中注册。在实践中,尽管联合国的法律相关部分强调应该注册以避免所谓的“秘密外交”,但是备忘录有时又是保密的。作为法律问题,备忘录的标题不一定表示文件在国际法的框架下是禁止的还是非禁止的。为了判定备忘录是否是法规要求下的文件(就是说是否是公约要求下的文件),需要检验缔约国的意图以及签约方的地位(比如外交部部长和环境部部长)。详细研究措辞也能搞清楚文件的准确性质。在1994年7月1日卡塔尔和巴林之间的里程碑式的案件中,国际法院就如何确定文件的法律地位有深刻的见解。

(<http://en.wikipedia.org/wiki/MoU>, 2013年3月30日)

上文中提到的备忘录实际上是一个多边的协议,协议国或者协议方一定是多边的,通常遵循平等的原则。协议通常对缔约国产生效力,以防止一方脱离协议,因此备忘录被港口国监督严格的国家所“胁迫”和“利用”以达到所有的国家都遵守协议要求的目的。

备忘录还可以以一种大国“民主”的方式掌控地区事务,通过大国的主导地位或

者主导思想对相对政策摇摆的国家施加影响。通常备忘录的起草地也是施加影响中心的风向标。比如最初的巴黎备忘录起草地是巴黎,说明法国对巴黎备忘录有非常大的影响,而后移到荷兰,说明法国后期对备忘录的影响被削弱,而荷兰由于其拥有大型和密集的港口的特点,对该备忘录的影响正加强。东京备忘录起草地在东京,目前常设机构仍然在东京,这充分说明了日本航运大国的地位,而且国际海事组织现任的秘书长也是日本人,这也充分体现出作为航运大国的日本对国际航运的影响。

五、海事大环境下的责罚文化和责罚措施

责罚文化(blame culture)是航运界的主流文化,而目前国际社会流行的文化是赏识文化(appreciative culture)。所谓赏识文化,其根本的出发点是竞争文化的反向思维,鼓励进步而不是揪错误的小辫子;而航运界的责罚文化则相反,没有人鼓励做得好的船舶或者航运企业,但却有机构或者主管机关处罚没有达到相关国际公约要求的船舶、船员、航运企业,港口国监督是责罚文化最好的体现。所谓的责罚就是对于没有达到标准(此处的标准是指相关国际公约的要求)的船舶进行滞留、警告、通知船旗国、通知船级社等达到处罚的目的。而且某单项做得好不能抵偿或者部分抵偿那些做得不好的项目,因此我们在船舶操作或者港口国监督中通常不提倡“高素质的”(qualified)而是提倡“适任的”(competent),在港口国监督中即使提到了“qualified”,其真实含义也是指“be competent to do something”,翻译成汉语是“有资质的”。责罚文化的核心是没有优秀、良好、中等、及格、不及格的差别,只有及格和不及格两个等级。没有以特长掩盖不足之说,只有全面达标之说;决定船舶合格程度的方式是木桶原理,即永远是那块短板决定桶中水的高度。

责罚措施在实际工作中可以使用一个字母、两位或者四位十进制代码表述(ISM方面的缺陷),具体如下。

Code 代码	Actions to Be Taken 需采取的措施
00	No Action Taken 不需采取措施
10	Deficiency Rectified 缺陷已纠正
12	All Deficiencies Rectified 所有缺陷已纠正
15	Rectify Deficiencies at Next Port 在下一港口纠正缺陷
16	Rectify Deficiencies Within 14 Days 在 14 天内纠正缺陷
17	Master Instructed to Rectify Deficiencies Before Departure 要求船长在离港前纠正缺陷
18	Rectify Deficiencies Within 3 Months 在 3 个月内纠正缺陷
19	Entrance Prohibition for Ship Without Certification 未经认证的船舶禁止靠港
20	Ship Delayed to Rectify Deficiencies 船舶延期离港以纠正缺陷
25	After Delay Allowed to Sail (* Specify Date) 延期后允许开航(* 注明日期)
30	Ship Detained 滞留船舶
35	Detention Raised (* Specify Date) 解除滞留(* 注明日期)
36	Ship Allowed to Sail After Follow-up Detention 船舶再次滞留后允许开航
40	Next Port Informed 通知下一港口