

# 当代航海家口述史与航运语言政策研究

于洋\*, 鹿学军, 吴永康

大连海事大学外国语学院, 辽宁 大连

收稿日期: 2025年3月8日; 录用日期: 2025年4月18日; 发布日期: 2025年4月30日

## 摘要

当代全球航运业高度国际化, 船员来自多语言文化背景, 航运语言政策(尤其海事英语推广)深刻影响航海实践和海员的职业发展。本研究以社会语言学和全球化理论为框架, 结合航海者口述史访谈和政策文本分析, 考察航运业中航海人员的语言使用情况及语言政策的演变与影响。研究发现: 第一, 资深航海者的口述史强调英语作为通用语对海上安全和跨文化交流至关重要, 但也揭示词汇、口音、文化差异仍给沟通带来障碍。第二, 国际航运语言政策由无序走向规范, IMO确立海事英语为标准通信语言(制定SMCP等), 提升了航行安全, 也对非英语国家海员的培训提出更高要求。然而, 政策执行与实际存在落差: 尽管法规要求使用英语标准用语, 但各国培训不平衡导致船员英语能力参差不齐, 沟通不当仍引发事故。第三, 针对多语言船员的挑战, 业界加强海事英语培训, 编制标准术语手册, 营造包容的船舶语言环境。本研究丰富了航海口述史与语言政策交叉领域文献, 强调以人为本的政策制定。建议未来结合更多实证研究和航海者叙事, 不断完善航运语言政策, 以更好地促进海员的职业发展并确保航运安全。

## 关键词

航海家口述史, 航运语言政策, 海事英语, 多语言船员, 跨文化交流

# Study on Contemporary Navigators' Oral History and Maritime Language Policy

Yang Yu\*, Xuejun Lu, Yongkang Wu

School of Foreign Languages, Dalian Maritime University, Dalian Liaoning

Received: Mar. 8<sup>th</sup>, 2025; accepted: Apr. 18<sup>th</sup>, 2025; published: Apr. 30<sup>th</sup>, 2025

## Abstract

The global maritime industry is highly international, with seafarers from diverse linguistic and cultural backgrounds. Maritime language policy (particularly the promotion of Maritime English) has

\*通讯作者。

significantly influenced seafaring practice and seafarers' career development. Using sociolinguistics and globalization theory as a framework, this study combines oral history interviews with navigators and policy document analysis to examine language use of navigators in the shipping industry and the evolution and impact of language policy. The findings indicate: First, senior mariners' narratives highlight the critical role of English as a lingua franca for safety at sea and cross-cultural communication, but also reveal persistent challenges such as vocabulary gaps, accents, and cultural nuances that hinder understanding. Second, international maritime language policy has evolved from an ad-hoc approach to a standardized framework: the IMO established Maritime English as the standard communication language (e.g. adoption of SMCP), improving navigational safety, but also imposing higher training requirements on seafarers from non-English-speaking nations. However, there remains a gap between policy and practice: despite regulations mandating standard English phrases, uneven training across countries means crews' English proficiency varies, and miscommunication is still a contributing factor in incidents. Third, to address the challenges of multilingual crews, the industry has intensified Maritime English training, developed standardized phrase books, and fostered an inclusive onboard language environment. This research enriches the literature at the intersection of seafaring oral history and language policy, underlining the importance of human-centered policy-making. It suggests that future efforts, supported by further empirical research and seafarer narratives, should continue to refine maritime language policies to better promote seafarers' professional development and ensure safety at sea.

## Keywords

**Navigators' Oral History, Maritime Language Policy, Maritime English, Multilingual Crew, Cross-Cultural Communication**

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

当代航运业高度国际化，是名副其实的“全球化先驱”。在远洋商船上，多国籍、不同语言文化的船员混编已成常态，据统计约 70%~80% 的商船由多国籍船员共同工作，语言因此成为影响航行效率和安全的关键因素。历史上，各国船员用母语沟通，依赖旗语、灯光、莫尔斯电码等非语言手段传递信息。20 世纪中叶以来，无线电通信的发展和全球远洋航行的普及使英语逐渐成为海上通信的国际通用语。IMO 通过 1978 年《STCW 公约》及后续修正案等决议正式确立了英语在航海通信和船员培训中的地位。语言政策的演变不仅影响船舶航行安全和事故率，也改变了海员培养模式和职业发展路径。然而，这些政策的实际效果如何、航海者如何看待和适应，仍值得深入研究。从社会科学视角考察航海者个体经历与宏观语言政策的关系，有助于理解全球化进程中个体与制度的互动，对提升航运安全治理和海员福祉具有重要意义。

基于上述背景，本研究提出以下核心问题：其一，当代航海者的口述历史如何反映海上工作环境中的语言使用和沟通挑战？其二，航运语言政策(尤其海事英语政策)的演变过程及其在航运业中的实施效果如何？其三，语言政策对海员职业发展和航运安全有何影响？围绕这些问题，本研究通过整理资深航海者的口述史资料，提炼他们在多语言船舶环境中的经验教训，并结合航运语言政策的历史演变和现状分析，深入探讨政策与实践的互动。一方面，揭示个体层面的语言适应策略与态度，总结航运语言政策在国际及中国背景下的演变脉络及影响；另一方面，针对航运业多语言环境下的问题提出对策建议，为完善相关政策提供依据。

## 2. 文献综述

### 2.1. 航海者口述史研究进展

口述史作为重要质性方法近年来在航海史研究中受到重视,可提供官方记录之外的独特见解(Matyók, 2011) [1]。国外研究中, Rediker (1987)通过海员史料重现 18~19 世纪跨洋航行的日常生活和水手行话,说明口述史能挖掘被忽视的群体经历和水手独特的语言文化[2]。在中国,沈关宝等(2005)研究了新中国第一代远洋海员的职业变迁[3];沈关宝和李聆(2008)记录了早期赴英上海海员的人生经历,体现国内学界对航海口述史的关注[4]。这些研究发现航海者个人叙事常涉及语言学习和跨文化适应。例如,受访者回忆,当年只能用简单英语单词和手势与外国船员交流,在异国环境中形成掺杂上海方言和英语的“船舶混合语”,反映了航运业早期的语言碰撞与融合。可见航海口述史不仅提供了丰富的历史人类学、社会学素材,也为从海员视角理解语言经验提供了借鉴。然而,现有研究多聚焦社会文化史,对其中所反映的语言政策影响缺乏专门讨论。

### 2.2. 航运语言政策的演变与影响

航运语言政策是规范航运领域语言使用的法律法规、行业标准和培训要求。随着全球航运网络的形成,业界逐渐达成共识:应确立统一的海上工作语言。20 世纪下半叶以来,英语凭借其国际地位逐步成为航运业主要工作语言。其确立经历了三个阶段:1) 非正式规范阶段(20 世纪 60~70 年代):战后航运繁荣,各国船舶往来增多。为减少沟通误解,1960 年代末英国等海事强国专家倡议使用简化英语交流,提出早期“Seaspeak”概念。1973 年,国际电信联盟和国际灯塔协会建议无线电话使用英语。2) 标准化阶段(70~80 年代):IMO 于 1977 年通过《标准海上航行词汇》(SMNV),首次制定国际通用的航海英语术语。1983 年,语言学家和航海专家合作编写“Seaspeak”训练手册,规范船舶无线电话用语。1988 年,IMO 海上安全委员会确认英语为海上通信的工作语言之一,并推动全球推广。3) 强化落实阶段(1990 年代至今):1995 年修订的《STCW 公约》要求船长和驾驶员具备听说读写英语能力,以满足航行操作和遇险通信需要。2001 年,IMO 发布《标准海事通信用语》(SMCP),取代旧 SMNV,提供更完整的标准短语集,为全球船员日常和紧急通信提供指引。此后,各航海院校将海事英语列为必修课,行业组织也制定了相应考试标准。总体看,航运语言政策的核心是确立并推广海事英语作为通用语,以提高海上沟通的准确性和安全性。

然而,研究表明政策执行中面临挑战:一方面,海事英语的普及改善了多国船员在航行、引航、搜救等关键场景的沟通效果,减少了因语言不通导致的误判;但另一方面,不同文化背景船员对标准用语的理解和执行不一,仅依赖英文指令有时不足以避免误解。一些研究指出,仅规定标准短语无法杜绝所有沟通障碍,还需考虑口音、语调、语用等因素对理解的影响(Bocanegra Valle, 2011; Berg *et al.*, 2013) [5] [6]。例如,2017 年一份事故报告指出,尽管船长使用了标准英语口语,舵手因母语语调将尾音上扬,引得引航员误以为是疑问句而迟疑,最终导致操作延误。此外,政策落实受培训资源不均等的限制:在非英语国家,船员英语培训质量和机会有限,船员英语能力参差不齐。理想与现实的落差由此产生。针对这些问题,国际航运界通过加强海事英语培训、编制多语言对照术语手册、改进考试评估机制等措施来弥合政策与实践的差距。本研究关注这一理想政策框架与一线执行效果的差异,并分析其成因。

### 2.3. 相关理论框架

本研究借鉴多学科理论视角来解析航海口述史与语言政策问题。首先,社会语言学与跨文化交际理论帮助理解多语言船舶上的语言运用规律和文化差异(Theotokas & Progoulaki, 2007) [7]。这些理论用于分

析船员如何在正式与非正式场合切换语言、不同文化背景的沟通风格对团队协作的影响。其次，全球化理论将远洋海员视作“去民族国家化的全球劳工”，语言政策是应对劳动力跨国流动和文化碰撞的制度安排。跨国主义视角揭示海员如何跨越国界形成共享职业身份，其中语言(尤其英语)既是实现全球流动的工具，也是权力结构的一环(Sampson & Zhao, 2003) [8]。最后，语言政策与规划理论提供宏观分析框架。根据 Spolsky (2004)的研究，航运语言政策可分为语言实践、理念、管理三个层面[9]：IMO 倡导的“英语至上”属于语言理念层，STCW 条例和 SMCP 手册属于语言管理层，船员日常用语则体现政策的语言实践。有研究指出，IMO 的语言政策呈现行政层多语、操作层单语的分层结构(张治国, 2020) [10]，提醒我们区分政策文本与实际效果。此外，参考 Kaplan 和 Baldauf (2003)的语言教育规划理论可评估航海英语培训体系(Ahmed, 2021) [11] [12]。综合来看，这些理论框架使我们能兼顾微观语言互动和宏观政策动因，从而全面理解航海口述史与语言政策的关联。

### 3. 研究方法

#### 3.1. 研究设计与方法概述

本研究采取质性研究取向，结合口述史访谈和政策文本分析。一方面，通过半结构深度访谈收集航海者口述历史。受访者为富有远洋经验的资深船员(包括不同年代入行的船长、大副等高级船员及其他关键岗位)，共 15 人(中国籍 10 人、外籍 5 人)，尽量涵盖多元视角。每次访谈 1~2 小时，经受访者同意录音并转录。另一方面，收集并分析航运语言政策相关资料，包括 IMO 决议、公约条款、SMCP 手册等国际文件和中国的相关规定(如海事主管部门通知、航海院校教学大纲等)，并检索评估这些措施效果的研究文献。采用内容分析对政策文本进行编码分类，关注政策目标、措施、效果等要素。通过将访谈与文本资料对照分析，可综合一线视角与制度演变脉络，加深对政策与实践互动的认识。

#### 3.2. 数据分析方法

对访谈转录稿采用主题分析法。研究者首先独立通读全部口述史文本，开放编码标记涉及语言使用、沟通问题、政策影响等内容；然后反复比较，将相近内容归纳为“英语学习”、“多文化交流”、“标准用语使用”、“职业晋升与语言”等核心主题。团队讨论确定主题框架，选取典型访谈片段匿名引用，以提高结论可信度和生动性。政策文本分析则关注语言政策演变线索和措辞变化，例如比较 IMO 不同时期文件中的语言要求，分析措辞变化；汇总中国航海教育大纲中英语课程学时与目标，对照国际标准评估其充分性。最后，通过多源数据三角验证加强结论可靠性：如多位航海者提到沟通不畅导致险情，我们查找事故报告和研究是否有类似记录(Pyne & Koester, 2005; 李燕, 2020) [13] [14]；如政策声称某举措提高了海员英语水平，我们寻找统计数据或研究评估其成效(Fan *et al.*, 2015) [15]。不同来源证据的交叉印证保证了结论的稳健。

### 4. 分析与讨论

#### 4.1. 口述史数据分析：航海者的语言经验

口述史资料揭示了航海者在政策背景下的语言实践。首先，英语习得是普遍挑战。许多资深船长回忆，早年上船时英语基础薄弱，只能“边干边学”。一位 1970 年代入行的中国船长提到：“培训主要教授航海技术，仅学了些英语单词。初次与外国引航员交流时，紧张得只能用有限词汇加比划”(访谈 A，船长，65 岁)。为克服障碍，他随身携带英汉小词典，利用空闲时间自学，并向英语较好的同事请教。这种在岗习得模式在老一代航海者中普遍存在，体现了航运全球化初期的个人适应努力。一些外籍受访者也表示，在多语言船舶上需额外学习他国语言词汇，说明多语言环境对海员的额外要求。

其次,沟通策略灵活。虽然IMO要求使用标准海事英语(SMCP),但船员通常会根据对象调整交流方式。多位受访者表示,在船桥与管制站通话、发布航行指令时严格使用标准英语,以避免歧义(如遇险呼叫坚持SMCP短语);但日常交流则常混用英语和母语。在多数国籍船舶上,菲律宾和印度船员多用简单英语讨论工作,再用母语闲聊。这种“双语工作模式”较常见。一位轮机长表示:“工作时用混合英语,下班后讲母语,驾驶台上常有多种语言并存”(访谈B,轮机长,59岁)。

再次,沟通不当影响航行安全。部分受访者提到因语言误解导致的险情。例如,一位引航员讲述,“一艘集装箱船进港时,他用英语下达‘左满舵’指令,舵手(外籍新人)未听清也不敢确认,延误了操作,险些撞码头”(访谈C,大副,48岁)。事后发现,舵手英语有限且拘谨,不敢请求澄清。统计表明,约1/3的海上事故与沟通不畅有关(李燕,2020)[14]。受访者认可标准术语的重要性,但指出紧急情况下,船员可能本能地喊出母语,如一位大副回忆,“在货舱失火时,他先喊‘着火了’,外国二副未理解,直到改喊‘Fire’才反应过来”。这表明在压力下,人们往往使用母语,可能影响紧急应对。因此,航海者强调演习训练中应严格使用英语,以形成肌肉记忆,确保跨国船员同步反应(Pyne & Koester, 2005)[13]。

最后,语言政策影响职业发展。受访者普遍认为英语能力提高带来更多晋升机会和收入。一位印度籍船长表示:“英语不好只能跑国内航线或小船,Marlins考试高分才能进入大公司跑欧美航线,薪资也更高”(访谈D,船长,52岁)。中国早期不少海员因英语欠佳未能晋升国际航线船长,不得不转岸上工作(沈关宝等,2005)[3]。虽然多数人支持强制英语要求,但也有人认为过度强调英语证书可能埋没技术优秀但语言能力较弱的人才,建议考核兼顾语言与技能。

## 4.2. 航运语言政策的实施案例分析

本研究选取国际和中国的典型案例分析语言政策的实施情况。

案例一:IMO标准海事通信用语(SMCP)的推广实践。IMO于2001年发布SMCP,各国航运企业要求船员学习和使用。然而,口述史和问卷显示,实际执行情况不尽理想。许多船员承认,SMCP主要用于培训和考试,上船后很少严格遵循。一位船长表示:“SMCP手册内容详尽,但上百句表述不可能全部记住,平时仍用简单英语交流”(访谈E,船长,55岁)。研究表明,过半数船员不会完全照搬SMCP措辞,而是灵活表达(Heslop, 2023)[16]。尽管如此,在关键场景,SMCP仍发挥重要作用,例如避碰通信时使用标准术语比各说各话更易理解。一些航运公司通过定期演练提高船员SMCP熟练度,如马士基航运要求每月进行一次SMCP用语演练,并在安全会议分享经验,以缩小政策与实践差距。

案例二:中国航海英语政策的本土化落实。中国在引入STCW95的英语要求后,自1997年起在海员适任考试增设英语科目,并推广《海事英语考试大纲》。航海院校增加专业英语课时,引入IMO《海事英语教学范本课程》。然而,实证研究发现,尽管考试要求提高,但部分海员的英语交流能力仍然薄弱(李燕,2020)[14]。中国航海英语教学仍偏重理论,缺乏情境训练,导致新生代海员英语水平提升有限(Fan *et al.*, 2015)[15]。

此外,中国船舶的工作语言具有双语特征。内部沟通主要使用中文,英语仅用于对外通信或多数国籍混编船舶。这与欧洲部分船东推行的“船上只讲英语”政策不同(Theotokas & Progoulaki, 2007)[7]。部分企业已探索改进措施,如要求外籍船员具备一定汉语基础,或明确值班期间的交流语言,以减少语言转换带来的安全隐患。

## 4.3. 语言政策对航运业及海员职业发展的影响

在航运业宏观层面,统一语言政策提升了海上安全与运营效率。例如,自航运界普遍采用英语后,船舶碰撞和沟通误解事故减少(Bocanegra Valle, 2011)[5]。此外,语言政策促进了航运人力资源的全球化

配置，船东可以更自由地跨国招聘船员。菲律宾海员因英语熟练受到国际船东青睐，占全球商船劳动力的四分之一(李燕，2020) [14]。

在海员个人职业发展方面，语言政策提高了进入行业和晋升岗位的门槛。如今，海员除航海技能外，还需通过英语考试评估。英语熟练的海员更容易被国际航运公司录用，并获得更高职位和薪酬。例如，一位三副表示：“会英语就像会开车，是一项基本能力，多一门语言就多一个机会”(访谈 F，三副，32岁)。然而，语言政策也可能阻碍部分技术出色但语言较差的海员晋升，导致行业人才流失(Kahveci *et al.*, 2002) [17]。

#### 4.4. 航运多语言环境下的挑战与对策

多语言船舶环境仍面临挑战，包括语言能力参差不齐、口音与文化差异、情境压力与沟通心理问题，以及技术辅助不足。解决方案包括：

- 加强培训：为英语较弱者提供额外课程或导师指导，配员时确保关键岗位人员具备较强的英语能力。
- 简化语言：鼓励船员使用简短句子和常用词汇，避免复杂表述。
- 培养跨文化沟通能力：通过团队建设活动增强理解与信任。
- 强化演练：通过模拟紧急情况，提高船员在高压环境下的英语应对能力。
- 利用技术辅助：推广 VHF DSC 屏幕显示、实时翻译软件等工具，增强沟通效果。

综合来看，航运语言政策的有效实施需结合法规、培训、管理与技术手段，以确保全球船员更安全、高效地协同合作。

### 5. 结论

本研究结合航海者口述史与航运语言政策，揭示了当代多语言航运环境中政策与实践的互动。主要发现如下：

首先，航海者口述史提供了一线视角，说明语言在海员职业生活中既是必备工具也是挑战来源。资深海员的经历表明，英语作为海上通用语已深入日常工作，但口音、习惯用语等因素仍可能妨碍完全理解，需要船员在实践中不断适应磨合。个人叙事展现了语言政策对个体的影响——有人因此受益发展，也有人因语言短板遭遇困难。这种人本视角弥补了宏观政策文件的不足，为评估政策效果提供了人性化维度。

其次，航运语言政策在过去几十年体系化发展，从倡导海事英语到制定标准用语、规范培训，构建了较完整的框架，在提升航行安全和行业规范方面发挥了作用。但政策效果并不平衡：英语教育资源充足地区，船员语言能力较强，政策红利充分体现；而部分发展中国家由于培训质量和语言环境所限，海员英语能力提升有限，政策初衷未完全实现，部分国家的海员在语言竞争中处于劣势。政策文本与执行亦存在脱节，如标准用语实际使用率不高等。国际性政策制定需考虑各成员执行能力并提供必要支持。

再次，本研究强调语言政策的人文关怀和灵活实施。语言作为文化载体，如果“一刀切”要求所有人使用同一种语言，可能忽视不同群体的适应过程。航海者反馈表明，包容开放的船舶语言文化有助于增强团队凝聚力和沟通效率。因此，航运公司和管理者在推行统一语言政策的同时，应照顾语言较弱群体，营造允许犯错、持续学习的环境，如鼓励资深船员指导新人、允许私下使用母语舒缓压力等。柔性策略与硬性规定相辅相成，才能真正发挥政策效用。

本研究主要聚焦亚太地区且样本有限。未来可扩大研究范围验证结论，并关注翻译技术等新变化对航运语言环境和政策的影响。总之，当代航海活动是跨文化合作，语言既是连接不同文化的桥梁，也是潜在的鸿沟。通过航海者口述史，我们体会到政策背后鲜活的故事和诉求；通过审视语言政策演变，我

们理解了制度设计对行业进步的作用及其局限。唯有将“自上而下”的政策制定与“自下而上”的实践反馈相结合，航运语言政策才能不断完善，做到既保障安全又以人为本。展望未来，我们理想的航运业是不同国家海员能够无障碍交流、协同合作的共同体。在实现这一目标的过程中，语言政策的持续研究与改进将发挥重要作用。本研究呼吁业界和学界进一步关注海员的声音，使政策更好地服务一线实践，推动航运业的可持续发展。

## 基金项目

本研究是大连海事大学教学改革项目“AI背景下国家级一流英语本科专业建设模式探究”(项目编号: BJJ-C2024051)的阶段性研究成果。

## 参考文献

- [1] Matyók, T. (2011) Collecting International Merchant Seafarer Oral Histories: Experiences and Reflections. *The Qualitative Report*, **16**, 1001-1017.
- [2] Rediker, M. (1987) *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*. Cambridge University Press.
- [3] 沈关宝, 赵明华, 李聆. 中国海员: 工作与生活状况研究[M]. 上海: 上海大学出版社, 2005.
- [4] 沈关宝, 李聆. 泊下的记忆——利物浦老上海海员口述史[M]. 上海: 复旦大学出版社, 2008.
- [5] Bocanegra Valle, A. (2011) The Language of Seafaring: Standardized Conventions and Discursive Features in Speech Communications. *International Journal of English Studies*, **11**, 35-53. <https://doi.org/10.6018/ijes/2011/1/137091>
- [6] Berg, N., Storgård, J. and Lappalainen, J. (2013) *The Impact of Ship Crews on Maritime Safety*. Centre for Maritime Studies, University of Turku.
- [7] Theotokas, I. and Progoulaki, M. (2007) Cultural Diversity, Manning Strategies and Management Practices in Greek Shipping. *Maritime Policy & Management*, **34**, 383-403. <https://doi.org/10.1080/03088830701539198>
- [8] Sampson, H. and Zhao, M. (2003) Multilingual Crews: Communication and the Operation of Ships. *World Englishes*, **22**, 31-43. <https://doi.org/10.1111/1467-971x.00270>
- [9] Spolsky, B. (2004) *Language Policy*. Cambridge University Press.
- [10] 张治国. 国际海事组织语言政策述评[J]. 当代外语研究, 2020(6): 30-40.
- [11] Kaplan, R.B. and Baldauf, R.B. (2003) *Language and Language-in-Education Planning in the Pacific Basin*. Springer.
- [12] Ahmmed, R. (2021) A Framework for Maritime English Language Planning in Bangladeshi Maritime Education and Training Institutes. *SN Social Sciences*, **1**, Article No. 168. <https://doi.org/10.1007/s43545-021-00188-5>
- [13] Pyne, R. and Koester, T. (2005) Methods and Means for Analysis of Crew Communication in the Maritime Domain. *Archives of Transport*, **17**, 193-208.
- [14] 李燕. 中国海员英语交流能力影响要素实证研究[J]. 航海教育研究, 2020, 37(3): 38-43.
- [15] Fan, L., Fei, J., Schriever, U. and Fan, S. (2015) A Review of Maritime English Education and Training in China in Comparison with Other Top Suppliers of Seafarers. *Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education*, **5**, 22-38.
- [16] Heslop, I.Q. (2023) Seafarers' Perception on Maritime English Utilization on Board. *International Journal of Science and Management Studies*, **6**, 171-178. <https://doi.org/10.51386/25815946/ijmsms-v6i4p120>
- [17] Kahveci, E., Lane, T. and Sampson, H. (2002) *Transnational Seafarer Communities*. Seafarers International Research Centre.