

船体术语

舷梯 (Accommodation Ladder)，位于船侧的一组可移动台阶，供人员从小船或码头登船时使用。

尾尖舱舱壁 (Aft Peak Bulkhead)，系指船尾前面第一个主横向水密舱壁。尾尖舱系指最后一个水密舱壁船尾狭小部分的舱室。

舱壁间距 (Bay)，位于相邻的横肋骨或横舱壁之间的区域。

舳龙骨 (Bilge Keel)，为减少船舶横摇、沿舱底与船壳垂直长度约为船长 1/3 的板。

舳列板 (Bilge Strake)，舱底延伸至侧壁垂直转折处的列板。

船首肘板 (Breast Hook)，船尾处连接左舷和右舷结构件的三角形肘板。

舱壁甲板 (Bulkhead Deck)，承载横向水密舱壁和船壳的最上面连续甲板。

舱壁结构 (Bulkhead Structure)，带有扶强材和桁材的横舱壁或纵舱壁。

舷墙 (Bulwark)，围绕露天甲板位于船舶侧壁上部边缘正上方的垂直板。

货物区域 (Cargo Area 或 Cargo Length Area)，包括船舶上的货舱、液货舱/污水舱及相邻区域包括压载舱、燃油舱、隔离舱、空舱以及上述区域以上覆盖整个长度和宽度的甲板区域。

货舱舱壁 (Cargo Hold Bulkhead)，分隔货舱的分界舱壁。

装货舷门 (Cargo Port)，船侧用于装卸货物或备品的门或舱门，也被称为舷门。

短纵梁 (Carlings)，通常为平板支承梁，从船首到船尾方向焊接在甲板横梁之间，以防止板变形。

棚 (Casing)，以保护为目的设于任何处所周围的铺板或舱壁。

衬材 (Ceilings)，为防止船舶结构和货物损坏安装在船舶各处如舱顶、船侧和舱壁的木制盖板或外板。

围板 (Coaming)，舱口或天窗的垂直分界结构。

隔离舱 (Cofferdams)，两道舱壁或甲板之间的处所，主要为防止油从一个舱室泄漏到另一个舱室而设计。

防撞舱壁 (Collision Bulkhead)，最前面的主横向水密舱壁。

升降口 (Companion Way)，从船舶甲板通至以下处所的水密入口。

限制处所 (Confined Space)，具有下列特性之一的处所：

用于进出、难以自然通风或非设计用于工人连续占用的限制开口。

横跨甲板 (Cross Deck)，货舱口之间的区域。

横撑材 (Cross Ties)，用以支承油船纵舱壁，以防水静力和水动力载荷。

风暴盖 (Dead Covers)，在恶劣天气下为保护玻璃舷窗、装有铰链的青铜板或钢板，也被称为舷窗盖。

甲板室 (Deck House)，干舷甲板或上层建筑甲板上、不是从船的一侧延伸到另一侧的结构。

甲板结构 (Deck Structure)，由扶强材、桁材和支柱组成的甲板板。

深舱 (Deep Tank)，从船底或内船底向上延伸至或高于最低层甲板的液舱。

排泄口 (Discharges)，穿过船侧用以输送舳部污水、循环污水、排水等的所有管道系统，也被称为舳外排泄口。

双层底结构 (Double Bottom Structure)，内底顶部和其他以下构件（包括内底板）用扶强材组成的外板。

箱型龙骨 (Duct Keel)，长度与货舱长度相同、由箱型板构成的龙骨；用于遮蔽

压舱物或为避免管道穿过货舱而遮蔽前向管道。

封闭式上层建筑 (Enclosed Superstructure)，由前部和/或船尾的舱壁构成的配备风雨密封门和封闭装置的上层建筑。

设备编号 (Equipment Number)，主要为船级社用以确定新船的锚和锚链的尺寸和数量。

肋板 (Floor)，船底横向构件。

平甲板船 (Flush Deck Ship)，干舷甲板上没有上层建筑的船舶。

首楼 (Forecastle)，位于船首处较矮的上层建筑。

首尖舱 (Forepeak)，防撞舱壁的船舶前部区域。

干舷甲板 (Freeboard Deck)，通常暴露在天气和海水下、最上面的整个甲板，对所有暴露开口永久关闭。

排水口 (Freeing Port)，可以使甲板上的水自由流向船外的舷墙开口。

通道 (Gangway)，上层建筑之间，如首楼与桥楼之间或桥楼与尾楼之间的高位通道。

桁材 (Girder)，主要支承结构件的通用术语。

舷缘 (Gunwale)，船侧的上部边缘。

角撑板 (Gusset)，两个结构件之间用于分配强度连接力的三角形板。

舱口围板 (Hatch Coaming)，为防止水进入船舱、围绕舱口的垂直板，同时用作舱口盖的框架。

舱口盖 (Hatch Covers)，为防止水进入船舱、安装在舱口上的木质或钢质盖，还可用作甲板货的支承结构。

舱口通道 (Hatch Ways)，船甲板上提供进入下部舱室通道的形状通常为矩形的开口。也被称作舱口 (hatches)。

斜边舱 (Hopper Side Tanks)，散货船运输特定货物时用于压载或保持船舶稳性的液舱，也指顶边压载翼舱和底斜边舱。

独立式液舱 (Independent Tank)，自给式液舱。

龙骨 (Keel)，沿船底中心线纵向延伸的船舶主要结构件或主骨架。通常为船壳内部中心线处用垂直板加强的平板。

内底边板 (Margin Plate)，内底的舷外列板，当舷底弯折时，内底边板（或纵桁）将构成双层底的外部边界。

船中剖面 (Midship Section)，前后垂线正中间穿过船舶的横剖面。

管隧 (Pipe Tunnel)，在内底和船壳板之间沿船中部船首线和船尾线的空舱，形成船底污水、压载物和其他从机舱延伸至船舱的管线的保护处所。

尾楼 (Poop)，在船尾尽头位于封闭式上层建筑以下的处所。

尾楼甲板 (Poop Deck)，船尾尽头遮蔽甲板上部的第一层甲板。

舷灯 (Port Light)，舷侧灯或舷窗的另一术语。

折减尺度 (Reduced Scantlings)，因应用经认可的腐蚀控制布置而允许折减的尺度。

代表性处所 (Representative Spaces)，能反映类似形式、用途，和具有类似防腐蚀系统的其他处所的处所。

排水孔 (Scupper)，用以从甲板上直接或通过管道排水的开口。

小窗口 (Scuttle)，甲板或其他地方通向舱室的小型开口，通常配有盖子或门。

泄货板 (Shedder Plates)，为防止货物意外受阻 (undesired pockets of cargo) 而安装在干货舱内的斜板。此术语也用以描述为加强槽形舱壁和框架构件的结构稳

性而安装的斜板。

舷顶列板（Sheer Strake），舷侧板的顶部列板。

单层底结构（Single Bottom Structure），船底上部弯折处以下由扶强材和桁材构成的船壳板。

天窗（Skylight），用做机舱、居住舱室等的通风、配有或未配有玻璃舷灯的甲板开口。

处所（Spaces），包括货舱和液舱在内的独立舱室。

支柱（Stay），舷墙和舱口围板肘板。

尾柱（Stem），位于船舶外板在前部末端终止处的杆或板。

尾框架（Stern Frame），单桨船舶或三桨船舶上与舵柱合并作为重强度构件。

扶强材（Stiffener），次级支承结构件的通用术语。

凳（Stool），支承货舱和液舱舱壁的结构。

列板（Strake），一组或一排船壳板、甲板板、舱壁或其他板。

强力甲板（Strength Deck），通常为最上部的连续甲板。如其他甲板的效果经过特殊考察，也可以被定义为强力甲板。

甲板边板（Stringer Plate），甲板板的外部列板。

上层建筑（Superstructure），干舷甲板上宽度至少为船舶宽度 92% 的甲板建筑。

可疑区域（Suspect Areas），显示严重腐蚀和/或验船师认为易于快速损耗的区域。

液舱舱壁（Tank Bulkhead），用于装载液体货物、压载物或燃油的液舱边界舱壁。

顶边压载翼舱（Topside Wing Ballast Tanks），通常沿船侧长度延伸、位于货舱上部拐角的散货船压载舱。

中间甲板（Tween Decks），“between deck” 的缩写，位于货舱之内上层甲板和液舱顶部之间。

空舱（Void），船上封闭式空闲处所。

制荡舱壁（Wash Bulkhead），液舱上的带孔或不完全舱壁。

水密舱壁（Watertight Bulkhead），将船壳的分舱隔成水密舱室的横舱壁的通用术语。

轻重载水线间舷侧外板（Wind and Water Strakes），位于压载水线和最低装载水线之间的船侧外板的列板。

船体检验术语

磨蚀（Abrasion），因机械力即摩擦力或摩擦而产生的力所导致材料减少。

强烈腐蚀（Active Corrosion），由大气、水气或其他物质引起的对金属逐步的化学或电化腐蚀，产生疏松的锈皮。

许可腐蚀或损耗限度（Allowable Corrosion or Wastage Limit），结构件可接受的厚度减少量。

阳极（Anode），发生氧化反应或丢失电子的带正电的金属端和电化腐蚀电池的腐蚀端。包括牺牲阳极和外加电流阳极。

防污漆（Antifouling），用于船壳水下部分的涂料。防污漆含有阻止生物在船壳附着和生长的物质。

细菌腐蚀或由细菌引起的腐蚀（Bacterial Corrosion 或 MIC），因存在细菌而引起或加速的腐蚀。

吹净（Blasting or Shot-Blasting），用研磨微粒喷流对金属表面进行的清洗。

起泡 (Blister)，因涂层或沉渣与基层之间的附着松动导致的凸起区域，通常为气泡形状。

脆性断裂 (Brittle Fracture)，伴有微小的或非肉眼可见的塑性变形的断裂。典型的脆性断裂为塑性断裂而非能量释放性的快速裂缝扩展。脆性拉力断裂处有反光、粗糙、极少量或无缩颈现象。

翘曲 (Buckling)，因平面压缩应力和/或剪应力引起的结构膨胀弯曲或其他波形状况。

对接 (Butt Joint)，两个结构件在同一平面的连接。典型的对接是两块板在横断面方向的焊接。

阴极 (Cathode)，带负电的金属表面和电化腐蚀电池的非腐蚀端或保护端。

阴极防护 (Cathodic Protection)，通过电镀或加电流的方法对金属进行部分或全面阴极防腐保护，使金属处于热力稳定的位势。

汽蚀损伤 (Cavitation Damage)，当紊流与金属表面接触时产生的，或与固体-液体界面处的液体槽的形成和解体有关的，以形状不规则的凹蚀为特征的金属表面的退化。

近观检验 (Closed-Up Survey)，验船师在仔细目视检查范围内（即伸手可及）对结构件细节进行的检验。

涂层评价标准 (Coating Evaluation Criteria)，根据边缘和焊接连接处的涂层受损情况的附加信息对整个液舱的锈皮和/或涂层剥落区域占损坏范围的百分比的评估。附加信息应指出典型涂层失效。

涂层 (Coating)，常与涂料层 (Painting) 同义。即厚度通常约为 0,2-0,5mm 的保护膜，主要通过三种机械力：阻碍效应、阴极效应或抑制力或钝化作用防止腐蚀。

碰撞损坏 (Collision Damage)，两艘或多艘航行船舶之间因物理上的碰撞导致的损坏。

状况评估计划 (CAP)，承租人和船东均可使用的、可在检查时对油船的实际状况给出详细评估的自愿系统。

状况检验 (Condition Survey)，通常为有限范围和时间内的检验，用于确认任何预期的与结构或腐蚀有关的缺陷，并对结构的完整性给出整体的视觉印象。

接触损坏 (Contact Damage)，船舶与非船舶碰撞造成的损坏。（见“搁浅”）

腐蚀疲劳 (Corrosion Fatigue)，在同时腐蚀条件下及无腐蚀性环境低应力交变循环或少量循环作用下，过早出现穿晶式金属断裂的状况。

腐蚀 (Corrosion)，材料，通常是金属与其所处环境之间发生的化学或电化反应所导致的材料及其特性的退化，通常形成氧化物。

防腐系统 (Corrosion Prevention System)，全硬涂层或全硬涂层辅以阳极。

裂纹 (Crack)，一种有尖端，裂口位移的长宽加大的未完全分离的间断性断裂。

裂缝腐蚀 (Crevice Corrosion)，未完全暴露在外部环境中的金属表面或与其直接毗邻的区域因与另一物质的表面紧密接近而腐蚀。裂缝腐蚀通常由少量的积水引起，出现在搭接接头处、紧固装置的接头处、填料物和包装物的下面、水生有机物和渗透性沉积物的下面。

临界结构区域 (Critical Structure Areas)，已从计算中确定需要进行监控的区域或已从该船或类似船舶的营运史中确定易于损坏该船结构完整性的裂纹、皱折或腐蚀的区域。

累积损坏 (Cumulative Damage)，因各种物理原因导致的总的损坏，特别指各种

应力范围和应力频率导致的疲劳。

损坏检验 (Damage Survey)，对船体损坏或其他缺陷进行的检验。

变形 (Deformation)，由应力变化、热量变化、湿度变化或其他原因导致的结构变化。

分层 (Delamination)，从底层漆或基底剥落。

沉淀腐蚀 (Deposit Attack)，与电解液接触时，在金属表面形成的局部沉淀的边缘底部或周围形成的腐蚀。

延展断裂 (Ductile Fracture)，伴有明显塑性变形的固体的分裂。

边缘腐蚀 (Edge Corrosion)，扶强材、肘板、法兰、人孔等边缘的局部腐蚀。

弹性 (Elasticity)，结构件承载应力而不会永久变形的能力，即应力消除后可恢复原始大小和形状。

电化腐蚀 (Electrochemical Corrosion)，因电流而产生的腐蚀。由系统自身产生的电流称为电腐蚀，由外加电流引起的称为电解质腐蚀。

侵蚀腐蚀 (Erosion Corrosion)，与流动性腐蚀液接触导致材料损耗加速的腐蚀和侵蚀。侵蚀腐蚀以具有方向性的和具有不同于腐蚀物的鲜明表面的沟槽、沟壑、波形、沟谷等为特征。

侵蚀损坏 (Erosion Damage)，机械方法如流动性液体导致的表面物质的物理磨损，腐蚀可加速此种磨损。

过度腐蚀 (Excessive Corrosion)，腐蚀范围超出了许可腐蚀的范围。

大面积腐蚀 (Extensive Corrosion)，待检查面积超过 70%、伴有厚度减少证据，包括凹蚀在内的硬质和/或疏松锈皮的腐蚀。

尚好状况 (FAIR Condition)，用以描述硬质涂层的术语，在扶强材的边缘和焊缝的连接处涂层有局部脱落和/或检验的区域中有超过 20% 或更大范围的轻度锈蚀，但小于定义“差”的程度。

接平 (Fair)，磨平或接平船舶的边线并消除不平处。

疲劳 (Fatigue)，当交变应力或脉动应力的最大值明显小于材料的最大抗拉强度时发生的断裂现象。

断裂 (Fracture)，裂纹的传播穿透了材料的厚度。(见“脆性断裂”和“韧性断裂”)

电腐蚀 (Galvanic Corrosion)，在腐蚀性电解质中与贵金属 (a more noble metal) 或非金属导线之间的电接触所导致的金属电化加速腐蚀

镀锌 (Galvanizing)，钢材表面起防腐作用的锌涂层，防止钢材与环境接触并提供牺牲性保护。

全面腐蚀 (General Corrosion or Overall Corrosion)，无涂层的表面出现无防护的、统一性质的脆锈。锈皮不断脱落使新的金属暴露在被腐蚀状况下。除出现严重损耗否则很难对厚度减少进行视觉判断。

良好 (GOOD)，用以描述硬质涂层状况的术语，仅有少量点状锈蚀。

沟槽形腐蚀 (Grooving Corrosion)，通常邻近邻接扶强材的边缘和扶强材上或钢材接缝的焊接交叉处的局部腐蚀。

搁浅 (Grounding)，船底与海床的接触。

硬质涂层 (Hard Coating)，在新船中或在以维护为目的的非转化空气干燥涂层 (non-convertible air drying coating) 中使用的固化过程发生化学转变的涂层。硬质涂层可以有机的也可以是无机的，包括典型的 MC 防腐涂层如含有环氧、环氧煤焦油、聚氨基甲酸酯、氯化橡胶、乙烯基、环氧锌、硅酸锌的涂层。

冲水试验 (Hose Testing), 在没有进行结构 (水静力) 试验或泄漏试验的情况下, 为证明结构和与船体整体水密或风雨密相关的其它部分的紧密性而进行的试验。

水力气动试验 (Hydropneumatic Testing), 水压试验和空气试验的结合试验。

凹痕 (Indent), 由不平衡的载荷如撞击船底、船头冲击力或与其他物体相接触等导致的结构件变形。

阻聚剂 (Inhibitors), 用以阻止或延迟化学或电化学反应的物质, 常用以指不可溶的抑制电化学反应过程的腐蚀产物。

非严重腐蚀或小腐蚀 (Insignificant Corrosion 或 Minor Corrosion), 带有较小点锈的腐蚀范围, 如腐蚀形式的评估表明超过了 30% 的腐蚀裕量, 但仍在可接受限度内的腐蚀程度。

叠片 (Lamination), 导致作为分隔物的板或条板内或层间内产生缺陷的大面积的、薄片状的非金属包含物。

搭接接头 (Lap Joint), 相互重叠的两个结构件之间的接头。

泄漏试验 (Leak Testing), 为证明结构的紧密性采用的空气或其他介质试验。

局部腐蚀 (Local Corrosion), “局部”的本意指经常出现于涂层局部断裂和应力集中处。

疏松锈皮 (Loose Scale), 验船师用试验锤敲击结构而脱落的锈的薄片。应用手或动力工具或同时使用两者清除疏松锈皮。

轧屑 (Mill Scale), 金属加工产品经热轧或锻造后置于空气中冷却形成的厚氧化膜。此术语主要指钢的磁黑氧化。

颈缩效应 (Necking Effect), 描述由反向、循环载荷导致的弯曲所引起的板和扶强材交叉处局部腐蚀、涂层减少、锈皮脱落并使新钢受到进一步腐蚀的术语。可增高腐蚀率并随材料变薄而加速。

起租/停租检验 (On-hire or Off-hire Survey), 证明承租前后船舶状况的检验。其主要目的是记录缺陷或损坏。

全面检验 (Overall Survey), 报告船体结构整体状况的检验, 进而决定附加近观检验的范围。

涂料 (Paint), 能用于或涂在固体表面的液体材料。随后变干或变硬从而形成附着的除去痕迹的膜。

涂层开裂 (Paint Cracking), 涂料的深度开裂露出基底。

定期检验 (Periodical Survey), 船舶交付后在规定的期间内进行船级检验时的通用术语, 即年度检验、中间检验、换新检验或特殊检验。

针眼 (Pinholing), 露出基底的细小的深洞。

针眼泛锈 (Pinpoint Rusting), 针眼或漏涂处 (holidays) 局部生锈。

防孔阳极 (Pitguard Anode), 用于阻止全面腐蚀和凹蚀的位于液舱底部正上方的牺牲阳极。

凹蚀 (Pitting Corrosion), 主要出现在水平面和存水的结构处, 特别是液舱底部的局部随机扩散的腐蚀。涂层区域的腐蚀会产生小直径的深凹陷并导致穿孔。液舱中未涂层区域的凹蚀会扩大为大而浅的结痂斑 (如直径 300mm), 其状况与全面腐蚀相似。

可塑性 (Plasticity), 物质受到足以导致其变形的的外力作用时可承受大面积的重复变形而不断裂, 当作用力消失后即可恢复原状的特性。

差 (POOR), 描述硬质涂层状况的术语, 指在检验的区域中, 有超过 20% 或更大范围的涂层普遍脱落, 或有 10% 或更大范围的涂层产生硬质锈皮。

及时和彻底修理 (Prompt and Thorough Repair)，在检验时进行的符合验船师要求的永久性修理，可避免与船级状况有关的处罚。

锈蚀 (Rust)，钢材表面暴露在潮湿空气状况中因被腐蚀而产生的可见性含氢氧化铁的物质。

流挂 (Sags)，涂料的外溢，也被称作流挂 (runs 或 curtains)。

锈皮 (Scale)，多层腐蚀物部分粘着在一起的因加热或在空气或其它氧化环境下铸造而残留在金属上的表面氧化；锈皮是钢铁腐蚀过程中产生的层状或剥落片状有气孔表面的产物，锈片的体积大于形成其的金属的体积。

材料尺寸 (Scantlings)，船舶结构件如桁材、扶强材和板材的尺寸。

焊缝 (Seam)，同一平面中两个结构件之间的接缝，用于描述两块板的纵向焊接接头。

半硬涂层 (Semi-hard Coating)，硬度可容许触摸和在上面行走，但变干或改变后保持弹性的涂层。

保养底漆 (Shop Primer)，建造中使用在最终涂层前为防止材料表面受腐蚀而在吹净后使用的临时保护钢材的防锈涂层。

软涂层 (Soft Coating)，保持柔软会因轻度机械冲击力或触摸磨损的涂层；此涂层常基于油类(蔬菜或石油)或羊毛脂(lanolin 或 sheep wool grease)。使用软涂层不应允许放松压载舱的定期船体检验要求的范围。

法定检验 (Statutory Survey)，依据国际公约如载重线公约、SOLAS 公约和 MARPOL 公约的要求进行检验的通用术语。

形变 (Strain)，结构件的尺寸受力改变。

应力集中/应力集中源 (Stress Concentration or Stress Raiser)，任何切口、裂纹、孔、角、槽、附属物或其它阻碍应力的平稳流动和结构拉力导致的应力集中。

应力腐蚀 (Stress Corrosion)，腐蚀性环境的拉力应力下区域的先腐蚀，单独的环境不会造成腐蚀。焊接或冷加工或外加工作应力的残应力可导致拉力应力。

渗涂 (Stripe Coating)，在难以用无风喷涂 (airless spray) 的边缘、角、焊缝和其它区域使用的足够膜厚的涂层。

结构试验或液舱试验 (Structural Testing 或 Tank Testing)，证明设计结构适当性和液舱边界厚度的流体静力学试验。

严重腐蚀 (Substantial Corrosion)，腐蚀范围如腐蚀形式的评估表明超过了 75% 的腐蚀裕量，但仍在可接受限度内的腐蚀程度。

检验 (Survey)，检查、试验、结果评价和决策制定的通用术语。

可疑区域 (Suspect Areas)，显示严重腐蚀和/或被认为易于快速损耗的区域。

横剖面 (Transverse Section)，以测量厚度为目的包括所有纵向构件如甲板板、甲板纵骨和纵桁，舷侧和舱底、内底和纵舱壁。在横向结构的船舶中，横剖面包括相邻近的结构和横剖面的结构末端接头。也被称做腰带面 (Girthbelt)。

水密 (Watertight)，周围结构的设计具备阻止水压头下的水穿透结构的能力。

磨损 (Wear)，物体间的相对运动导致的表面退化。

风雨密 (Weathertight)，在任何海况下海水都无法渗入船舶。

焊缝金属腐蚀 (Weld Metal Corrosion)，因焊接金属与基材之间的电解反应而导致的焊渣堆的优先腐蚀。